Comune di Piteglio
Comune di San Marcello Pistoiese
FONDAZIONE Cassa di Risparmio di Pistoia e Pescia
in collaborazione con
Dynamo Camp
a Hole in the Wall Camp

Il Fondo Turri

Industria ed imprenditoria sulla Montagna Pistoiese nella seconda metà dell'Ottocento

a cura di Simone Fagioli

Etruria Editrice - Pistoia

Il Fondo Turri

Industria ed imprenditoria sulla Montagna Pistoiese nella seconda metà dell'Ottocento

a cura di Simone Fagioli

Convegno - Limestre (PT) - 11-12 novembre 2006

Comune di San Marcello Pistoiese

Comune di Piteglio

In collaborazione con

B&D srl divisione EE Etruria Editrice - Pistoia
Direzione: Idalgo Baldi
Progetto grafico: EFFEBI
Grafica: Sonia Vannini
Segreteria: Rosanna Baldi
Fotocomposizione: Geografica Service - Pistoia
Stampa: Imprima Unigraf - Firenze

Convegno dedicato a Fondo Turri
Industria ed imprenditoria
sulla Montagna Pistoiese
nella seconda metà dell'Ottocento

Ivano Paci
Presidente Fondazione Cassa di Risparmio di Pistoia e Pescia

La presenza di importanti insediamenti industriali nella montagna pistoiese ha radici profonde e lontane nel tempo, che hanno lasciato tracce ben visibili nel territorio e nella storia delle comunità locali. Pensiamo, ad esempio, alla Cartiera Cini della Lima, agli stabilimenti S.M.I. di Campo Tizzoro, alla Ferrovia Alto Pistoiese - importante via di comunicazione e di trasporto costruita proprio in seguito all'espansione industriale dei nostri centri montani – e alle fabbriche Turri di San Marcello, alle quali è stato dedicato il convegno di cui ora si pubblicano gli atti.
Il legame della famiglia Turri, di origini trentine, con il territorio di Pistoia risale all'Ottocento, quando il capostipite si trasferisce a Firenze dove, successivamente, concorre a fondare la Schimtz & Turri, una banca che rivolge i propri interessi verso la produzione metallurgica della montagna pistoiese. A Limestre, Cipriano Turri prende parte all'istituzione della ditta Felice Ponsard & C. per la lavorazione del rame, ditta che diventerà in seguito di esclusiva proprietà dei Turri, diventando una delle più importanti aziende metallurgiche italiane del tempo. Cipriano sarà anche eletto consigliere comunale di San Marcello, mentre il fratello Ferdinando si stabilirà definitivamente a Limestre, trascorrendovi gli ultimi decenni della sua vita.
Immaginiamoci il fervore produttivo e il movimento di persone e merci che hanno caratterizzato San Marcello e il territorio circostante in quegli anni. Immaginiamoci anche i fratelli Cipriano e Ferdinando Turri, l'uno a Firenze l'altro a Limestre, impegnati "a distanza" nella gestione delle imprese familiari e per questo costantemente in contatto e bisognosi di informazioni sull'andamento delle diverse attività.
Lo scambio di notizie tra i due imprenditori non poteva non essere affidato in gran parte alle lettere, a quella documentazione scritta che oggi, con l'avvento delle nuove tecnologie, sembra rivestire un ruolo sempre più marginale all'interno del sistema comunicativo; appare quindi indubbia la rilevanza storica e culturale del Fondo archivistico Turri, costituito da una grande varietà di documenti, i quali forniscono notizie non solo sullo sviluppo dell'imprenditoria nella montagna pistoiese di fine Ottocento, ma anche su molteplici aspetti della vita quotidiana della comunità di San Marcello.
Già questi brevi richiami consentono di apprezzare appieno l'interesse del convegno celebrato a San Marcello e del quale qui si pubblicano gli atti grazie al sostegno finanziario della Fondazione Cassa di Risparmio di Pistoia e Pescia.
Un convegno nel quale sono stati presentati lavori di grande serietà scientifica che consentono di restituire un quadro molto ricco di una felice stagione della nostra montagna che seppe attirare, per la convergenza di molteplici fattori, iniziative imprenditoriali di grande rilievo.
Forse l'approfondimento di vicende ormai lontane ma che hanno prodotto effetti fino a data recente, pur rappresentando una stagione irripetibile, contiene ancora qualche lezione anche per il presente, così problematico e incerto.

Carla Strufaldi
Sindaco di
San Marcello Pistoiese

Presentare questa pubblicazione è un compito che eredito volentieri dal mio predecessore Moreno Seghi, che si è occupato di valorizzare il patrimonio storico costituito dall'archivio Turri, attraverso l'organizzazione di un convegno a Limestre, nel novembre 2006, che ha visto la partecipazione di numerosi storici e studiosi di economia nazionale e della Montagna Pistoiese.
Il "Fondo Turri" infatti, classificato dalla Soprintendenza archivistica per la Toscana come Archivio Storico di notevole interesse per la sua importanza nazionale, costituisce una testimonianza importantissima della nostra storia economica e produttiva legata ad un passato - quello prima della famiglia Orlando - troppo spesso dimenticato, ma che, grazie all'impegno dell'Amministrazione Comunale precedente e soprattutto del curatore del Fondo, Simone Fagioli, che ringrazio per la professionalità e passione con la quale ha prima organizzato il Convegno e poi curato questa pubblicazione, ha potuto essere riscoperto, conosciuto a fondo e valorizzato.
Ringrazio la Fondazione Cassa di Risparmio di Pistoia a Pescia per il fondamentale contributo e la sensibilità da sempre dimostrata per le iniziative culturali e di conoscenza storica ed economica del territorio.
Ringrazio infine la Casa Editrice per la bella ed originale impostazione del volume.

Paolo Pratesi
Sindaco di Piteglio

Ho il piacere di portare a tutti i convegnisti il saluto mio personale e dell'Amministrazione comunale di Piteglio, unitamente all'augurio di proficuo lavoro.
Un ringraziamento agli Enti ed alle Associazioni che hanno collaborato e patrocinato il convegno ed un particolare ringraziamento ai dirigenti della Dynamo Camp che ci ospita e al Dott. Simone Fagioli.
L'industria e l'imprenditoria sulla Montagna Pistoiese è stata elemento caratterizzante degli ultimi secoli. Svariate sono state le tipologie industriali che hanno fatto della Montagna Pistoiese un'area particolare, ove l'imprenditoria e le aziende hanno saputo inserirsi in un contesto geografico particolare e difficile.
I nomi degli Orlando, dei Cini, dei Turri identificano le dimensioni industriali delle attività produttive della nostra zona.
I mutamenti tecnologici, sociali e culturali hanno determinato una evoluzione dell'assetto socio-economico che ha innescato tali trasformazioni nell'apparato produttivo che, in carenza di adeguate politiche industriali e non solo, hanno fatto si che le grandi realtà produttive della nostra montagna venissero a cessare.
L'Archivio Turri ci descrive un' azione imprenditoriale di vitalità e dinamismo, che ci deve chiamare, amministratori, imprenditori e cittadini a misurarci nelle notevoli sfide, affinché nel futuro della nostra montagna si possano ricreare le condizioni per una azione di sistema delle imprese, capaci di interagire con l'ambiente e ove l'azione pubblica di governo sia adeguata allo sviluppo di tutti i fattori di progresso del nostro sistema economico.
Buon lavoro a tutti.

Roberto Orlandini

KME Group
Responsabile progetti

Benvenuti al “Dynamo Camp”

Benvenuti al “Dynamo Camp”
Vi porto i saluti del Gruppo KME e di Fondazione Dynamo.

Ospitiamo molto volentieri quest’interessante convegno sul fondo Turri, famiglia d’industriali che prima di noi ha “occupato” quest’area dove sta sorgendo il “Dynamo Camp”. Altrettanto volentieri cogliamo l’occasione per diffondere qualche informazione su quanto stiamo cercando di realizzare.
Il progetto, che riguarda l’intera proprietà di mille ettari (da San Marcello a Piteglio) e che prevede l’istituzione di un’oasi, un complesso turistico e una scuola natura ha il suo fulcro la sua finalità nella realizzazione e nel sostentamento del “Dynamo Camp”.

Cos’è Dynamo Camp

Dynamo Camp è un Campo estivo, primo in Italia, appositamente strutturato per bambini affetti da patologie gravi o croniche in terapia e nel periodo di post ospedalizzazione.
Il Campo è rivolto gratuitamente a bambini da 7 a16 anni, provenienti dal territorio italiano e, in una fase di sviluppo successiva, anche da diversi Paesi Europei.
Dynamo Camp intende offrire a centinaia di bambini la possibilità di riappropriarsi semplicemente della propria infanzia, attraverso un programma che in totale sicurezza e allegria, li porti a ritrovare e acquisire fiducia in loro stessi e nelle proprie potenzialità.
Ogni anno in Italia più di 10.000 minori sono affetti da patologie gravi e croniche. Questi bambini devono sottoporsi a terapie spesso invasive e di lunga durata, che li costringono a trascorrere molto tempo in ospedale.
La condizione della malattia li porta quindi, non solo ad affrontare la paura, la stanchezza e tutti gli effetti correlati alle terapie, ma spesso vincola notevolmente anche la loro socializzazione con i coetanei.
Di conseguenza questi bambini rischiano fortemente di perdere la serenità, la spensieratezza e l’allegria proprie della fanciullezza. In Italia non esistono ad oggi strutture specificatamente dedicate ad ospitare questi bambini fuori dall’ambiente ospedaliero. Dynamo Camp rappresenta quindi l’opportunità per i bambini malati, di trascorrere un periodo di svago in un ambiente protetto in cui la massima sicurezza è sempre garantita da un’assistenza medica di eccellenza e dalla costante supervisione di personale qualificato. Al Campo i bambini potranno sviluppare le proprie capacità sperimentando un gran numero di attività sia creative sia a contatto con la natura, beneficiando dei vantaggi derivanti dal trovarsi in un’Oasi affiliata WWF in cui la struttura è inserita. Al Campo i bambini potranno condividere momenti indimenticabili con tanti ragazzi che hanno vissuto esperienze simili alle loro. Collaborando e divertendosi insieme trarranno grande supporto l’uno dall’altro e rinforzeranno la fiducia in loro stessi che li sosterrà durante il proseguimento delle cure e al loro rientro a casa. In futuro, il Campo sarà anche in grado di offrire programmi specifici sia per i genitori sia per i fratellini sani di questi bambini, coinvolgendo tutta la famiglia che ha dovuto affrontare la situazione della malattia.
La loro serenità è il nostro campo.

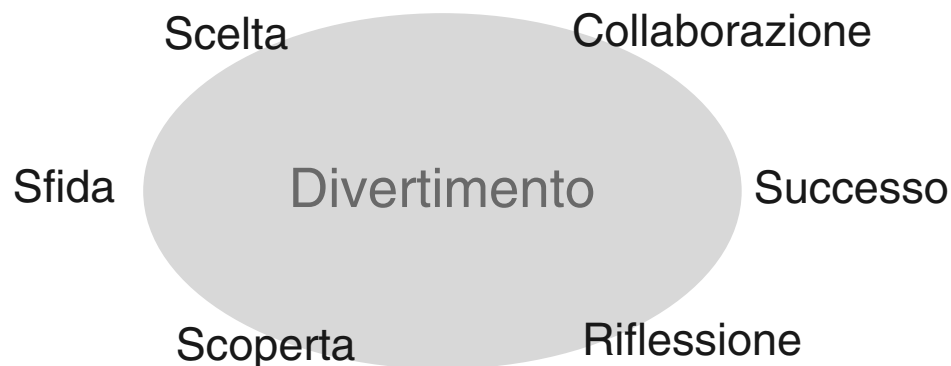
A chi è rivolto Dynamo Camp (foto)

L’esperienza di Dynamo Camp è rivolta a bambini e a ragazzi da 7 a 16 anni affetti da malattie gravi o croniche, in terapia attiva o conclusa da non più di quattro anni.
Mediante un programma di svago e divertimento in completa sicurezza, i ragazzi possono acquisire consapevolezza delle proprie capacità e ritrovare serenità, spensieratezza e fiducia in loro stessi.

La Terapia Ricreativa

Terapia Ricreativa significa partecipazione ad un’avventura, condivisione di esperienze indimenticabili con coetanei e riscoperta delle proprie capacità.
L’ esperienza ricreativa si concentra sulla scoperta di nuove potenzialità e su nuove possibilità di apprendimento in varie forme. In questo modo i benefici tendono ad essere di lungo termine, spesso permanenti, e si verificano cambiamenti positivi nella capacità dei bambini di confrontarsi con la loro malattia.

IL MODELLO DELLA TERAPIA RICREATIVA DI DYNAMO CAMP

Scelta
Collaborazione
Sfida
Divertimento
Successo
Scoperta
Riflessione

Ogni attività a Dynamo Camp può essere interpretata come una **SFIDA** personale, costruttiva e senza elementi di competizione.
I ragazzi hanno la **SCELTA** del ritmo a cui procedere ed il limite fino a cui spingersi, ad esempio se se la sentono di recitare sul palcoscenico o se preferiscono solo aiutare dietro le quinte.
Ogni obiettivo viene raggiunto con il loro impegno individuale e con la collaborazione del gruppo: i ragazzi si incoraggiano a vicenda, lavorano in squadra e grazie al loro entusiasmo ed alla supervisione di personale appositamente qualificato, raggiungono il **SUCCESSO**.
Subito dopo l'attività, in una discussione di gruppo, oppure in modo più privato, scrivendo i loro pensieri in un diario, i ragazzi hanno la possibilità di fare una **RIFLESSIONE** sugli obiettivi che hanno raggiunto, del modo in cui ci sono riusciti e sul significato del loro successo.
Questo processo a vari livelli porta i ragazzi alla **SCOPERTA** di poter riuscire anche in cose di cui non si ritenevano capaci e quindi al consolidamento della fiducia in loro stessi che li aiuterà nelle successive sfide che si troveranno ad affrontare.
Naturalmente l'esperienza a Dynamo Camp è soprattutto **DIVERTIMENTO**!! Ogni aspetto del programma è reso emozionante e coinvolgente perché con attività divertenti , i ragazzi sono più invogliati a provare nuove sfide, a raggiungere il successo, a riflettere su quello che hanno raggiunto ed a scoprire le loro enormi potenzialità.

Attività

L'esperienza al Campo è molto più di una semplice vacanza: il programma, che è accuratamente strutturato in base ai principi della Terapia Ricreativa, prevede le attività di un campo estivo tradizionale, ma adattate in modo da essere accessibili a **tutti** i partecipanti sotto la gestione e la costante supervisione di personale qualificato.
Al Campo il divertimento sarà assicurato tra serate speciali e spettacoli teatrali, laboratori artistici e manuali, musica e fotografia, passeggiate a cavallo, minicampeggi, effetti speciali e tante altre attività e sorprese!

Giornata tipo

La giornata tipo a Dynamo Camp è la stessa per i bambini e per i ragazzi. È naturalmente suscettibile di qualche cambiamento a seconda dell'età dei bimbi.
ORE 7:00 **ATTIVITA' MATTUTINE PRE-COLAZIONE**
Al mattino, per chi lo desidera, c'è l'opportunità di fare qualche lavoretto o qualche gioco per iniziare già la giornata con entusiasmo!

ORE 8:30 **COLAZIONE**

ORE 9.30 **PULIZIA DELLE CASETTE**
I ragazzi sono incoraggiati a rendersi responsabili dello spazio in cui vivono, quindi aiutano nella pulizia delle casette e riordinano le proprie cose.

ORE 10:00 **ATTIVITA'**
Ogni giorno, in base all'età dei ragazzi, al meteo e al programma, ci sono tante proposte divertenti!

ORE 12:45 **PRANZO**
Tutti i partecipanti si ritrovano a mangiare insieme in una grande sala da pranzo, in cui ci sono sempre canzoni, animazione e sorprese.

ORE 14:00 – 15:00 **ORA DI RIPOSO**
Dopo pranzo i ragazzi ritornano alle casette dove possono scegliere se dormire un po' o se svolgere attività comunque più rilassanti, come leggere, scrivere, giocare con giochi da tavolo…

ORE 15:15 – 18:00 **ATTIVITA'**
Al pomeriggio la giornata continua con tante altre attività e proposte!

ORE 18:30 **CENA**
La cena conclude le attività del pomeriggio: si ritorna in mensa dove non mancano canti e danze!

ORE 19:30 **PROGRAMMA SERALE**
Il programma serale cambia ogni giorno: serate danzanti, piccoli campeggi, spettacolo teatrali o serate a premi… c'è solo l'imbarazzo della scelta!

ORE 21:45 **RITORNO ALLE CASETTE**
Prima di andare a dormire i ragazzi trascorrono un po' di tempo con gli animatori e gli altri 7-8 ragazzi con cui vivono in casetta. È un bellissimo momento della giornata in cui i ragazzi possono chiacchierare in tranquillità, conoscersi meglio, scambiarsi opinioni, condividere emozioni ed esperienze spesso comuni, traendo grande forza l'uno dall'altro.

Assistenza Medica

Il Centro Medico è perfettamente attrezzato e le procedure di routine sono gestite direttamente al Campo da medici ed infermieri professionisti che provengono dall'ambiente dell'oncoematologia pediatrica.
La filosofia di questi Camps è di avere la necessaria componente medica sempre presente e in grado di intervenire tempestivamente, ma anche "nascosta" e discreta; a questo scopo anche l'infermeria, come il resto del Campo, è un ambiente colorato e allegro. Tutto ciò permette ai partecipanti di vivere una normale esperienza di campo estivo in totale sicurezza e serenità.
Il Comitato Medico determina il numero e la tipologia delle patologie ammissibili al Campo.
La lista seguente indica le patologie attualmente considerate per il soggiorno nei campi Hole in The Wall nel mondo: tumori, leucemie, talassemia major, anemia falciforme, emofilia, immunodeficienze congenite ed acquisite, fibrosi cistica, diabete, malattie renali croniche, epilessia, malattie neuromuscolari, spina bifida, malattie metaboliche, malattie respiratorie, asma, morbo di Crohn, difetti cardiaci, sindrome di Prader-Willy…
Il primo anno Dynamo Camp accoglierà bambini affetti da patologie oncologiche ed ematologiche e, nel prossimo futuro, allargherà l'offerta anche a molte delle altre sopra indicate.

Staff e volontari

Lo staff e i volontari svolgono un ruolo fondamentale all'interno del Campo, rendendo possibile lo svolgimento del programma e condividendo con i ragazzi ogni aspetto di questa esperienza.
Il personale del Campo è scelto accuratamente in base a criteri di preparazione, comprensione, entusiasmo e consapevolezza e riceve una formazione intensiva in preparazione alle sessioni con i ragazzi.

Tutte le aree di attività sono gestite da personale qualificato ed esperto nella gestione di simili programmi rivolti a bambini con esigenze specifiche e particolari.
Per permettere di godere ed apprendere il più possibile dall'esperienza del Campo e soprattutto per poter regalare ai ragazzi un soggiorno indimenticabile in completa sicurezza, anche i volontari ricevono un training di un giorno prima della sessione, durante il quale approfondiscono le basi della Terapia Ricreativa.
Quella del volontario è una straordinaria esperienza ricca di amicizia, riflessione, scambi e avventura. Come sempre accade infatti, chi dà affetto, aiuto, sostegno, senza spesso rendersene conto, ne riceve altrettanto in cambio!

Associazione Hole in The Wall Camps

Dynamo Camp fa parte dell'Association of Hole in The Wall Camps, un'associazione di strutture che in tutto il mondo promuovono e gestiscono campi estivi appositamente strutturati per bambini affetti da più di 40 patologie gravi o croniche.
Ogni Camp è una realtà a sé stante che parte dal sogno di Paul Newman, fondatore del primo Camp in Connecticut, U.S.A. nel 1988 e che è stato da allora la forza promotrice di queste esperienze terapeutiche per bambini malati. I bambini affetti da malattie gravi o croniche possono partecipare ai Camps e godere delle gioie semplici dell'infanzia senza compromettere i loro bisogni di cure mediche avanzate, grazie alla costante presenza del personale sanitario del Camp.
Nel solo 2006, 14.000 bambini ammalati hanno avuto così una grande esperienza di vero divertimento.
Tutti i bambini possono partecipare all'esperienza dei Camps gratis, grazie ai contributi generosi da parte di individui, società, fondazioni e altre organizzazioni. I Camps sono presenti negli Stati Uniti, dove si trovano cinque strutture, in Gran Bretagna, in Irlanda ed in Francia. Oltre a Dynamo Camp, altri campi stanno sorgendo in Israele e in Ungheria. L'Associazione Hole in The Wall Camps, promuove programmi simili anche in Africa e nel resto del mondo.

Momenti della costruzione
del Dynamo Camp (2006-2007)

Simone Fagioli
Curatore Fondo Turri

Premessa

A fine agosto 2004 si rende disponibile sul mercato antiquario locale una cospicua raccolta di documenti privati prodotti nella seconda metà del XIX secolo dalla famiglia Turri, imprenditori fiorentini di origine trentina con vasti interessi industriali sulla Montagna Pistoiese.
Salvati fortunosamente dall'usura del tempo e dall'incuria degli uomini questi quasi 6.000 documenti (lettere, telegrammi, disegni, minute varie), perfettamente conservati in cartelle coeve, ci danno uno spaccato vivo e di prima mano, del tutto inedito, sul "fare impresa" nella Toscana del XIX secolo.
Vasti ed articolati gli interessi dei Turri: finanza, ferrovie, tessile, agricoltura, ma soprattutto metallurgia, quella del rame, che li porterà ad impiantare prima a Limestre e poi a Mammiano, nel comune di San Marcello Pistoiese, notevoli industrie, vendute nel 1899 alla Società Metallurgica Italiana di Livorno che tanta parte avrà nella storia della Montagna Pistoiese del XX secolo.
I Turri come innovatori con esperimenti sull'energia elettrica, la telodinamica, il telefono, nuove modalità di fusione del rame.
I Turri portatori di una modernità antica, che in più occasioni si scontra con la mancanza di capitali e con un contesto socio-culturale-economico non ancora pronto a recepirne le novità.
E tanti ed articolati i loro corrispondenti, tra cui per citarne uno solo, Vilfredo Pareto, nelle vesti di Direttore Generale della Società delle Ferriere Italiane, del quale il fondo ci restituisce dieci lettere autografe ed inedite, tra cui quattro sulla sua avventura elettorale a San Marcello Pistoiese nel 1882.
L'importanza del Fondo Turri è cosi evidente che il Ministero per i Beni e le Attività Culturali, Sovrintendenza archivistica per la Toscana, ha avviato il 6 marzo 2007 le procedure per la dichiarazione di interesse culturale del Fondo Turri, perché questo *"documenta la vicenda imprenditoriale della famiglia Turri – ed in particolare di Cipriano Turri (1847-1907) – nell'ambito dell'attività economica in Toscana nel secolo XIX, in svariati campi: da quello dell'industria metallurgica nella Montagna Pistoiese prima dell'avvento della Società Metallurgica Italiana e dell'attività estrattiva nelle Colline Metallifere,a quello dell'attività bancaria e dell'industria chimica e tessile. Il fondo integra la documentazione conservata in archivi pubblici e privati dichiarati di notevole interesse storico"*.
Ad agosto 2007 le procedure si sono concluse ed in Fondo Turri ha ottenuto la dichiarazione di interesse culturale.
Il convegno sui Turri ed i loro interessi imprenditoriali dell'11 e 12 novembre 2006, del quale pubblichiamo qui gli atti, è stato un evento di notevole rilevanza, che ha visto riuniti i maggiori specialisti in discipline utili a chiarire contesto e modalità di lavoro di questa famiglia.
La sede dell'evento inoltre, l'area industriale di Limestre, è di grande importanza per la storia economica della Montagna Pistoiese: qui è stata fatta industria per quasi duecento anni.
E brevemente voglio accennare qui alle vicende passate di Limestre: il presente ed il futuro sono già stati illustrati da Roberto Orlandini.
Il primo insediamento produttivo in quest'area è legato al tracciato della nuova strada per Modena che di qui passa, i lavori erano iniziati nel 1767 e Bartolomeo Cini
che già possedeva dei terreni nella zona, nel 1773 edificò una "Fornace da lavoro" a "Rilungo presso il ponte del Limestre vicino alla strada Regia" che è ben documentata e registrata nel Catasto del 1787. L'edificio, di piccole dimensioni, sorgeva sul lato sinistro del torrente Limestre e della strada, in direzione di San Marcello e costituisce il primo insediamento produttivo nell'area e funzionò da punto di riferimento per altre e successive iniziative imprenditoriali della famiglia Cini. Nel 1789 Bartolomeo decise di costruire un mulino nei pressi del ponte sul Limestre. L'edificio di dimensioni contenute, funzionava con tre palmenti, sorse poco a monte della fornace ed era alimentato da un complesso sistema idraulico. I lavori terminarono nel 1790.[1]
Il ruolo politico e sociale e le scelte imprenditoriali dei Cini si rafforzarono con l'arrivo dei Francesi in Toscana (1799), l'instaurazione del Regno d'Etruria (1801-1807) e infine l'inserimento della regione nel 1807 nell'Impero Francese. In quegli anni infatti i Cini decisero di ampliare le attività industriali di famiglia aumentando la produttività trasformando il molino costruito presso il ponte di Limestre in una cartiera. I due edifici contigui della fornace e del molino furono così ristrutturati e inglobati in un complesso di maggiori dimensioni che costituì il vero e proprio nucleo iniziale del polo industriale del "Ponte del Limestre". Nello stesso periodo Bartolomeo abbandonò la cura dei propri affari donando tutte le sue proprietà poste nei territori di Gavinana e San Marcello ai figli Giovanni (1778-1845) e Cosimo che molto probabilmente curavano già la gestione del patrimonio e che da allora divennero i titolari diretti e i protagonisti delle scelte imprenditoriali della famiglia. I due fratelli costi-

[1] Giorgio Baglieri – Andrea Ottanelli, *Il sito industriale del Ponte del Limestre*, disponibile on line all'indirizzo http://www.ticcihcongress2006.net/paper/Paper%201/Baglieri-Ottanelli%201.pdf, pag. 3

tuirono una società e decisero di sviluppare la produzione della carta con un nuovo opificio, destinato alla produzione di carta a mano, che risulta già in funzione nell'estate del 1808 con l'impiego di almeno cinque operai, di cui alcuni fatti venire da Pescia. Nel 1811 Giovanni ampliò l'opificio costruendo nei pressi una seconda fabbrica che si affacciava direttamente sulla strada Ximeniana e che poi assunse il nome di "Fabbrica Nuova". Nel 1812 i lavoranti dei Cini erano saliti a 25 e la produzione era del valore di 40.000 franchi di cui 4.500 esportati. Si trattava già del maggior stabilimento cartario del Circondario di Pistoia e si differenziava nettamente dalle altre 5 cartiere esistenti in città e sulle colline pistoiesi per dimensioni, numero degli addetti e quantitativi prodotti.[2]
Nel 1822 i Cini costruiscono una nuova cartiera in località La Lima, soprattutto perché il torrente Limestre aveva una disponibilità di acqua (utilizzata per i processi produttivi) molto discontinua. Nei primi anni '40 dell'800 la cartiera di Limestre viene chiusa e sostituita con una fabbrica di panni feltri. Questa nuova produzione tuttavia non si sviluppa come sperato e viene presto chiusa. I Cini, in collaborazione, tra l'altro, con il banchiere fiorentino Emanuele Fenzi, in rapporti con i Turri, tentano di impiantare una fabbrica di armi, ma anche questo progetto naufraga.
Nel 1861 il complesso fu rilevato dalla "Società in accomandita Schimtz, Turri e C. " costituita a Firenze da sette azionisti che rilanciò la produzione di panni lana. La società fu attiva per tutti gli anni Settanta e nel 1875 aveva assunto la denominazione di "Società in nome collettivo del Lanificio di S. Marcello sotto la ditta Schmitz e Compagni" con 8 azionisti tra cui figurava anche Bartolomeo Cini, mentre nel 1878 la maggioranza delle azioni era ormai passata al Turri.[3]
Il lanificio Schmitz prospera, addirittura troviamo un articolo su una rivista dell'epoca su questa industria[4]. Dopo alcuni anni tuttavia, c'è da supporre per motivi puramente speculativi, il lanificio viene chiuso: da documenti del fondo Turri apprendiamo che nel 1880 non era più attivo. Alcuni anni dopo Cipriano Turri e Felice Ponsard Creano proprio a Limestre, con tutta probabilità nei locali che prima erano stati dei Cini ed ora della Schmitz & Turri, una società dal nome felice Ponsard e Cini per la lavorazione delle rame, in particolare spilli e minuterie varie.
Alla fine del 1886 felice Ponsard esce dalla società, che con l'ingresso del fratello di Cipriano, Ferdinando, assume la denominazione di Ferdinando Turri & C.. Si assiste da questo momento in poi ad una fase di continua espansione: vengono costruiti due forni per la fusione del rame, vengono compiute continue migliorie tecniche e per incrementare la produzione la ditta si estende anche su Mammiano fino a quando nel 1899 la Società Metallurgica Italiana acquista tutti gli impianti dei Turri per circa 600 mila lire.
Le vicende successive sono ben note: la S.M.I. produce qui sino agli '80 del '900, quando una crisi irreversibile porta alla chiusura degli impianti.
Oggi con i progetti del Dynamo Camp Limestre risorge, con una nuova, entusiasmante, destinazione, esempio chiaro di un valido modello di riutilizzo degli impianti industriali dimessi.

Voglio qui ringraziare almeno una parte delle persone, delle istituzioni pubbliche e private, che in quasi tre anni di ricerche tra Italia, Europa, Stati Uniti hanno contribuito in maniera determinante a fornire dati, chiarire punti oscuri, permettere l'accesso ad importanti documenti, fondamentali per comprendere il Fondo Turri, ricostruirne le vicende, chiarirne il contesto.

Il personale della Biblioteca comunale di San Marcello Pistoiese, quello della Forteguerriana di Pistoia, la Biblioteca dell'Archiginnasio di Bologna, sezione manoscritti. La Biblioteca comunale di Isera (TN).
La Public Library di Portrush (Irlanda del Nord)
L'Archivio storico della Provincia di Brescia.
Il Fondo Pareto della Banca Popolare di Sondrio nella figura del responsabile Pier Carlo della Ferrera.
L'archivio storico della Banca Intesa di Milano nella persona di Alberto Gottarelli.
Jennifer King della Manuscripts Librarian della The George Washington University di Washington (USA) e Giuliana Torre del Politecnico Federale di Zurigo (CH).
Alessio Zoeddu del Museo del Patrimonio industriale di Bologna.
L'Ufficio dello Stato Civile di Vevey (CH).
Jean McDaniel, direttrice del The Avery Downer House & Robbins Hunter Museum di Granville (USA)
Gianni Turri e Gianna Barocco di Isera (TN).
Littoria Gandolfi di Firenze.

[2] Giorgio Baglieri – Andrea Ottanelli, cit., pag. 4

[3] Giorgio Baglieri – Andrea Ottanelli, cit., pag. 8

[4] *Il lanificio Schmitz a S. Marcello e l'industria dei panni in Italia*, in Francesco Grispigni – Luigi Trevellini, *Strenna della Scienza del Popolo pel 1869*, Anno II, E. Treves & C. Editori, Milano 1868, pagg. 138-150. Se ne citano alcuni passi: *"Col proposito di recarci a visitare lo storico villaggio* [Gavinana], *seguitando la strada a scendere sempre verso il basso della valle in cui è posto S. Marcello, ci trovammo dinanzi ad un grandioso fabbricato, che già avevamo scorto dall'alto della discesa. Esso è formato da un corpo centrale ornato di timpano e di pilastri e da due corpi laterali. Un altissimo camino che sorge dietro quel fabbricato, il carattere della sua architettura e la disposizione delle sue parti, dicevano abbastanza che trattavasi di un opificio. Esso era infatti il lanificio Schmitz, noi non perderemo un istante per visitarlo.* [...] *Come era naturale, la prima cosa di cui volemmo prendere notizia fu la forza motrice da cui trae vita il lavoro di quel lanificio. La ubicazione sua nel mezzo dell'Appennino, lungi dai luoghi di consumo e dalla ferrovia, non faceva cader dubbio che questa forza motrice fosse l'acqua, altrimenti non si sarebbe compreso per quale ragione si fosse andato a piantare un lanificio in quella regione montuosa. Infatti noi fummo condotti ad una finestra da cui scorgevasi una stragrande ruota idraulica a cassetto del diametro di 22 metri che girava lentamente sul suo asse. Costruita in Inghilterra dall'ingegnere Bryan Donkin, essa è forse la più grande ruota che si conosca, e somministra alla fabbrica una forza motrice che in media ascende a 30 cavalli.* [...] *La filatura della lana si fa in quel lanificio con quattro macchine di 240, 300, 380 e 400 rocchetti. La tessitura*

occupa 34 telai. [...] *Le produzioni del lanificio di S. Marcello sono svariatissime, e dai panni economici ai finissimi diagonali abbracciano tutte le diverse qualità di panni, né per la bontà dei tessuti ed il buon gusto dei disegni temono il paragone dei prodotti delle altre fabbriche italiane non solo, ma per alcuni generi neppure quello di accreditate fabbriche estere."* pagg. 143-147

Laura Lotti di Campo Tizzoro (PT)
Laura Sacconi del Comune di Firenze.
Elisabetta Marcellini, architetto a Cortona.
La casa editrice Zanichelli di Bologna nella persona del Direttore generale Federico Enriques.
La Soprintendenza archivistica per la Toscana, nelle persone di Alessandro Marucelli e Renato Delfiol
Il Comune di San Marcello nelle persone dell'ex sindaco Moreno Seghi al quale sin dal gennaio 2005 ho lanciato l'idea del convegno sulla Famiglia Turri e dell'attuale sindaco Carla Strufaldi.
Insostituibile Alessandra Fini, segretaria del sindaco di San Marcello Pistoiese per la logistica del convegno, i rapporti con i relatori, la collaborazione nella cura degli atti.
Tutto il personale dell'Ufficio Anagrafe del comune di San Marcello Pistoiese.
Anna Giatti della Fondazione Scienza e Tecnica di Firenze per il proficuo scambio di informazioni sull'ambiente culturale e tecnico dei Turri.
I molti librai di Italia, Europa, Stati Uniti che hanno reperito per mio conto importanti, quanto rari, volumi.
Ringrazio sentitamente tutti i relatori del convegno di Limestre dell'11 e 12 novembre 2006 per gli importanti contributi offerti.
Franco Baldi della Etruria Editrice di Pistoia e Sonia Vannini della Geografica Service di Pistoia.
Grazie davvero a mia moglie Anna per la pazienza infinita.

Simone Fagioli
Curatore Fondo Turri

Il Fondo Turri. Una prima indagine

L'archivio è il luogo della memoria per antonomasia. Le carte, le fotografie, i manoscritti, le lettere, le cartoline, i ritagli stampa, i disegni... raccolti nel corso della vita da una persona ci permettono di ricostruire come in un mosaico il pensiero, le esperienze, la carriera lavorativa, gli affetti che hanno segnato la sua esistenza.
www.mart.tn.it

Nell'estate del 2004 e successivamente in quella del 2005, a San Marcello Pistoiese, è stato acquistato un archivio d'impresa risalente alla seconda metà del XIX secolo, incentrato, anche se non esclusivamente, sulla Montagna Pistoiese e sui temi della metallurgia del rame.
A gennaio e maggio 2007 sono state fatte altre due significative acquisizioni grazie a donazioni private.
La famiglia che ha prodotto e conservato l'archivio, i Turri, fiorentina, ma di origine trentina, è stata, da sola o in molteplici società, ai vertici dell'imprenditoria toscana ed anche italiana tra gli anni '50 e la fine dell'800, tuttavia le loro vicende erano sino ad ora poco conosciute, lo erano in maniera frammentaria, anche per la mancanza di fonti coeve ed unitarie.
Il rinvenimento del Fondo Turri, fortuito alla fine, come accade spesso in questi casi, va a colmare questa lacuna e ci restituisce dalla viva voce dei protagonisti uno spaccato inedito e fondamentale sulla vicende economiche e sociali della Montagna Pistoiese, ma non solo, è bene sottolinearlo, nella seconda metà dell'800.
I Turri con il loro modo di fare impresa quasi traghettano queste zone, la Toscana, da modelli obsoleti, clientelari, alla spregiudicatezza capitalistica del XX, non essendone tuttavia preparati e pagandone, non con il fallimento ma con la vendita forzata delle loro imprese, lo scotto più grande.

LA FAMIGLIA TURRI

Le vicende della famiglia Turri sono molto complesse e si dispiegano in un vasto arco temporale e geografico.

Le prime notizie sui Turri risalgono al XVI secolo: la famiglia è originaria della località di Folas (Folaso), oggi nel comune di Isera (TN), sino alla fine della Grande Guerra facente parte dell'Impero austro-ungarico.
Il ramo legato al Fondo che stiamo trattando è quello fiorentino: Giulio, figlio di Cristoforo (1790-1860) e di Cecilia Negri (1793-1839), nato, probabilmente, ad Isera il 13 agosto 1813 e morto a Firenze il 13 marzo 1900, verso la metà del XIX secolo si trasferisce a Firenze: sappiamo che nel 1843 si sposa con Ester Bardi e nascono cinque figli: Cecilia (1845-1891), Cipriano (1847-1907), nato sicuramente a Firenze, Ferdinando (1849-1933), Flora (1855-?), Carlo (1860-?).
Un documento del 1846 conservato nell'archivio del Comune di Firenze e relativo alla *"apposizione di un lampione in via del Renaio, su richiesta degli abitanti della zona"* fa riferimento ad un Giulio Turri *"proprietario di stabile o abitante in via delle Torricelle o in via delle Casine o in via dei Malcontenti"*[1]. La zona è quella alle spalle di piazza S. Croce. Non abbiamo dati certi per abbinare questo documento al Giulio Turri delle nostre ricerche, tuttavia ci sono buone probabilità che si tratti proprio di lui.
Dati non verificati danno il trasferimento di Giulio a Firenze con l'incarico di console dell'Impero austro-ungarico in questa città.
In ogni caso a Firenze Giulio fa subito una rapida carriera, anche se non è da escludere che nel paese natale avesse già esperienze commerciali, entrando in società, pure se non in maniera ufficializzata da atti sino al 1880, con Carlo Schmitz nella Schmitz & Capezzuoli, una società assimilabile ad una banca d'affari, che dal 1869 assumerà la denominazione di Schmitz & Turri.
La Schmitz & Turri è sostanzialmente una banca privata, gravitante attorno al banco Fenzi (il più importante istituto di credito, nonché famiglia fiorentina e toscana, della prima metà del XIX secolo), con interessi oltre che nel piccolo credito anche in campo metallurgico, tessile, minerario.
Già qui si delineano alcuni aspetti che accompagneranno il ramo fiorentino della famiglia Turri nel tempo: gli stretti rapporti, per non dire un intreccio economico-politico, con i maggior esponenti della borghesia fiorentina e toscana, che proietteranno i Turri ai vertici dell'imprenditoria regionale.
Nel Fondo Turri ci sono molti documenti che fanno riferimento alle vicende strettamente giuridiche della Schmitz & Turri.
Vediamone alcune.
Nel 1842 si costituisce a Firenze la Casa di Commercio Schmitz & Capezzuoli, fondata da Carlo Schmitz (?-2 marzo 1878) e Carlo Capezzuoli.
Ad una data imprecisata, ma direi verso il 1850, entra nella società Giulio Turri. Negli anni successivi si associa-

[1] Una sintesi del documento è consultabile sul sito dell'Archivio storico del Comune di Firenze www.comune.fi.it/archiviostorico, la schedatura è: scheda 62437, n. cont. 238, num. corda 5014, num. ident. aff. 37 or. c. 708 m.

no altre persone, in conto capitale, non partecipanti all'amministrazione.
Il capitale della società è di 1.250.000 lire toscane, diviso in 25 carati da 50.000 lire toscane così ripartito: Carlo Schmitz 10 carati (500.000 lire toscane), Carlo Capezzuoli 5 carati (250.000 lire toscane), Giulio Turri 5 carati (250.000 lire toscane), Giuseppe Bardi 3 carati (150.000 lire toscane), Roberto de Filippi 1 carato (50.000 lire toscane), Emilia Bardi nei Capezzuoli 1 carato (50.000 lire toscane). Si consideri che la moglie di Giulio si chiama Bardi.
Sia Giuseppe Bardi che Roberto de Filippi hanno importanti interessi ferroviari, il primo si è occupato di progetti ferroviari tra Pistoia e Firenze (1844), tra Siena e lo Stato Pontificio (1844), tra Firenze ed Arezzo (1845), tra la Toscana ed Ancona (1845), il secondo è presente con Carlo Schmitz nella società che otterrà la prima concessione della Porrettana.
Nel 1869 il nome è mutato in Schmitz & Turri.
La società ha vasti interessi, di natura speculativa, in campo industriale, e fa soprattutto investimenti in ambito manifatturiero.
E relativamente agli investimenti si cita che al 31 dicembre 1876 la Schmitz & Turri aveva in portafoglio: 118 obbligazioni Municipio di Firenze, 30 azioni Ferrovie Romane, 200 azioni Banca Industriale Toscana, 28 obbligazioni Ferrovie Turche, 25 obbligazioni Demaniali, 1 obbligazione Banca Credito Italiano, 1 obbligazione Fonderia del Ferro, 7 obbligazioni Società edif. Italiana, 163 obbligazioni Ferrovie Maremmane, 25 azioni Cassa di Sconto, 55 azioni Banca Nazionale Italiana, 50 azioni Banca Toscana di Credito, 1 azione Banca Nazionale Toscana, 86 buoni Godimento Fenice, 10 obbligazioni Regia Tabacchi, 5 azioni Regia Tabacchi, 2 obbligazioni Ferrovia Centrale Toscana, 200 azioni Industria del Ferro per un totale di 312.934 lire (ovvero oltre un milione di euro di oggi)[2].
Carlo Schmitz muore il 2 marzo 1878[3] e Carlo Capezzuoli e Giuseppe Bardi all'incirca nello stesso periodo: viene a crearsi la necessità di un riassetto societario.
Con atto ufficiale del 1 luglio 1880 (ma con retrodatazione al 1 gennaio) si costituisce a Firenze la società in nome collettivo Schmitz & Turri, che prende il nome della vecchia società (società di fatto) e ne prosegue gli affari. È composta da Felice di Adolfo Schmitz, nato a Livorno, residente a Firenze, negoziante, possidente; da Luigi di fu Giov. Batta Lombard, nato e residente a Firenze, possidente; da Giulio del fu Cristofano (in realtà Cristoforo) Turri, nato ad Isera, residente a Firenze, possidente, negoziante.
Oggetto della società è il

commercio di manifatture per conto proprio, di manifatture per commissione e di operazioni bancarie[4].

La sede sociale è in via del Proconsolo 10, piano terreno. Il capitale sociale è di 300.000 lire, ripartito in tre quote di uguale importo.
Gli altri partecipanti alla originaria società Schmitz & Capezzuoli e poi alla Schmitz & Turri, ed in alcuni casi i loro eredi, all'inizio si pensa di liquidarli tutti in blocco restituendo loro il capitale sottoscritto, poi vengono trovati accordi singoli per una restituzione a rate. In ogni caso la società rimane esclusivamente in mano a Felice Schmitz, Giulio Turri e Luigi Lombard.
La Schmitz & Turri chiude il 1881 fortemente in attivo, così che ai tre soci ed in più a Cipriano, figlio di Giulio, vengono ripartiti utili per 35.000 lire a testa.
Il 15 marzo 1892 Luigi Lombard muore e la società è di fatto controllata da Felice Schmitz e Giulio Turri:

col più vivo dolore dobbiamo annunziarvi la morte del nostro amico e socio Signor Luigi Lombard avvenuta in questa città nel giorno 15 corrente. Questa dolorosa perdita non porta innovazione alcuna nella nostra Ditta, che sarà rappresentata, come pel passato, dai Signori Felice Schmitz e Giulio Turri[5].

Ad essere pignoli a quel momento la Schmitz & Turri doveva essere liquidata, in quanto l'atto del 1880 recitava all'articolo 9:

in caso di morte d'uno dei Soci la Società verrà liquidata a cura dei Soci superstiti[6]

ma siccome la copia presente nel Fondo è solo una bozza, pur se vi è scritto a matita rossa *"minuta approvata"*

[2] IT SimFag FT, [Schmitz&Turri].
[3] *«Col più vivo dolore dobbiamo annunziarvi la morte del nostro Socio, Signor Cav. Carlo Schmitz, avvenuta in questa città nel 2 Marzo pp. Questa perdita non reca innovazione alla nostra Ditta, essendo subentrato al fù nostro Socio il di lui erede Signor Felice Schmitz»* (IT SimFag FT, [Schmitz&Turri]). Felice Schmitz non era figlio di Carlo bensì nipote.
[4] IT SimFag FT, [Schmitz&Turri].
[5] IT SimFag FT, [Schmitz&Turri].
[6] IT SimFag FT, [Schmitz&Turri].

più darsi che l'atto definitivo sia stato cambiato, oppure che sia stata... una dimenticanza!
Il 10 settembre dello stesso anno viene concessa la firma societaria a Cipriano:

ci prendiamo la libertà d'informarvi che volendo attestare la nostra stima e fiducia al Signor Cipriano Turri nostro collaboratore da molti anni, gli abbiamo conferito la firma sociale[7].

[7] IT SimFag FT, [Schmitz&Turri].

Giulio, oltre la sua presenza nella ditta, riveste importanti incarichi di natura pubblica, tra cui per alcuni anni prima vicepresidente e poi presidente della Camera di Commercio di Firenze (1882-1891).
Allo stesso tempo mantiene rapporti con il paese di origine, ricordiamo ancora nell'impero austro-ungarico, anche se con spinte irredentiste, aiutando addirittura un patriota di Isera, Cesare Cavalieri (1823-1908):

Si era nel 1848 e la polizia infieriva contro tutti coloro che osavano professare qualche idea di italianità. [Cesare Cavalieri] sempre inviso e sospettato, viveva col timore di essere fatto prigioniero e portato nelle fortezze austriache. Nel 1866 fu infatti arrestato ed internato in Moravia ad Iglau per un anno. Ritornato ad Isera continuò la sua attività di patriota finché venne avvertito di essere sospettato di alto tradimento. Fuggì allora attraverso i campi e valicando i monti, riuscì. a raggiungere il territorio italiano. Si stabilì dapprima a Milano, si portò poi a Firenze ove fu accolto da Giulio Turri di Folaso, che aveva là una posizione invidiabile e che occupò il Cavalieri nella sua azienda. Ottenuta la grazia del condono, ritornò ad Isera, ove era molto apprezzato e stimato, oltre che per le sue doti, per il suo ardente amor di patria, da amici e conoscenti[8].

[8] Luigina Chiusole, *Isera, storia, personaggi, istituzioni*, Editrice La Grafica, Mori (TN), vol. 1 1983 , pag. 166.

ed anche:

Avvertito a tempo del pericolo che correva per una rigorosa sorveglianza poliziesca, [Cesare Cavalieri] riuscì ad evitare l'arresto riparando prima a Milano dove si incontrò con il prof. Ricci, con Bordato, con Fontana ed altri patrioti trentini. Da Milano si portò a Firenze, ove, colto da malattia, poté seguire solo col pensiero, le lotte per l'indipendenza italiana. Fu poi a Pistoia presso il concittadino Giulio Turri, che gli offrì un posto nella sua azienda e pare, secondo la nipote, sia stato occupato in una filanda[9].

[9] Luigina Chiusole, *Isera, storia, personaggi, istituzioni*, Editrice La Grafica, Mori (TN), vol. 2 1990, pag. 38.

Anche dopo l'ingresso del figlio Cipriano nella Schmitz & Turri, Giulio mantiene il controllo degli affari, praticamente fino alla morte, nella migliore tradizione imprenditoriale.
Probabilmente grazie ai Fenzi la Schmitz & Turri sviluppa interessi nel settore metallurgico sulla Montagna Pistoiese (anche se già negli anni '60 la Società Schmitz aveva installato a Limestre, nel comune di San Marcello Pistoiese, un lanificio[10], nei locali dove la famiglia Cini aveva impiantato prima una cartiera e poi una fabbrica di panni feltri alla fine chiusa), ramo in realtà curato direttamente dai Turri ed in particolare da Cipriano, che promuove nella prima metà degli anni '80 con Felice Ponsard, ingegnere e figlio dell'ingegnere metallurgico Auguste, la ditta Felice Ponsard & C., per la produzione, sempre a Limestre, di spilli di ottone ed altri lavorati di rame.

[10] A questo proposito si cita l'articolo *Il lanificio Schmitz a S. Marcello e l'industria dei panni in Italia*, in Francesco Grispigni – Luigi Trevellini, *Strenna della Scienza del Popolo pel 1869*, Anno II, E. Treves & C. Editori, Milano 1868.

La Felice Ponsard & C. si sviluppa rapidamente e positivamente, tanto da vincere la medaglia d'oro all'Esposizione artistica, industriale e agricola di Pistoia del 1886. Per altri interessi professionali (si impiegherà, su invito di Vilfredo Pareto, come direttore della ferriera di Mammiano, nel comune di San Marcello Pistoiese, di proprietà della Società delle Ferriere di San Giovanni Valdarno) il Ponsard alla fine degli anni '80 esce dalla società e la ditta cambia ragione sociale in Ferdinando Turri & C.. La produzione si amplia e diversifica: vengono costruiti a Limestre un forno a riverbero ed uno a manica, viene prima affittata (1892) e poi acquistata (1894) dalla Società delle Ferriere la ferriera di Mammiano e riconvertita alla lavorazione del rame, tanto che in breve tempo la ditta diventa la quarta azienda italiana per la lavorazione del metallo, con importazioni di rame grezzo dal Cile e dalla Spagna e con quasi 300 operai impiegati alla metà degli anni '90.
Nel 1892 Cipriano è eletto consigliere comunale a San Marcello.
Con contratto del 28 giugno 1899 gli impianti di Limestre e Mammiano sono venduti alla Società Metallurgica Italiana di Livorno, , la prima azienda nazionale per la produzione e lavorazione del rame per 600.000 lire I Turri tuttavia mantengono la proprietà di 23 poderi nella valle del Limestre, che venderanno agli Orlando, principali azionisti della S.M.I., ma qui in veste privata, solo nel 1938 per 1.300.000 lire.

Mentre Ferdinando dagli anni ’80 si stabilisce definitivamente a Limestre, dove si sposa con Anna Maria Tagliazucchi, nascono i suoi figli e dove muore (testimoni oculari parlano di lui, nei primi anni ’30 del ’900, durante gli ultimi anni della sua vita, come di un anziano eccentrico appassionato di caccia in azione nei suoi vasti possedimenti), Cipriano rimane a Firenze e qui si sposa con Elisa Magrini. Il 2 agosto 1878 a Nizza nasce il figlio Luigi Giulio (morto a New York il 22 marzo 1945).
I Turri fiorentini risiedono prima in pieno centro (via Tornabuoni) e poi nell’antica e prestigiosa Villa Salviati, sulla via Bolognese. Verso il 1907 Luigi Giulio è specializzando in legge alla George Washington University di Washington (si è laureato in Scienze sociali a Firenze nel 1905[11]), tornando però anche in Italia per qualche tempo (i registri di Ellis Island lo confermano). All’università conosce Mary Hamlin Everett (1890-1961) figlia del magnate del vetro Edward H. Everett. Il 29 settembre 1909 a Vevey (Svizzera), nello Chateau de l’Aile, sul lago di Ginevra, residenza europea degli Everett, Luigi Giulio e Mary si sposano. Negli anni seguenti la coppia vive tra Firenze (Villa Salviati), dove nascono i figli, e gli Stati Uniti (Washington (1606, 23rd street, n. w.) e nella residenza estiva di Bennington (VE)), residenze quest’ultime che Edward H. ha fatto costruire dopo il matrimonio della figlia, entrambe progettate dall’architetto George Oakley Totten jr.
I figli di Luigi Giulio e Mary sono Cipriano junior (1912-?) e Edward Henry (1914-1985).
Cipriano junior dal 1931 al 1935 è in Svizzera, dove nel 1935 si diploma presso il Politecnico federale di Zurigo in architettura.
Attualmente i discendenti dei due rami dei Turri vivono tra gli Stati Uniti e l’Italia.

[11] Di Luigi Giulio studioso di legge si cita il volume *L’astensionismo nelle elezioni politiche e il voto obbligatorio*, Zanichelli, Bologna 1907.

IL FONDO TURRI

Le vicende che hanno portato all’acquisizione del Fondo Turri sono, come nella maggior parte dei casi accade, del tutto fortuite.
Nell’agosto del 2004 mi viene offerta da un antiquario pratese durante un mercatino a San Marcello una serie di documenti su, diceva il venditore, un industriale della Montagna Pistoiese. Esaminati brevemente alcuni e capitane l’importanza veniva concluso l’affare.
Nell’agosto del 2005, sempre a San Marcello e sempre nella stessa occasione, vengono acquistati altri documenti facenti parte del Fondo Turri.
Altri documenti sono stati acquisiti nel 2007 grazie due donazioni.
L’importanza dei documenti andava ben oltre ogni rosea previsione.

Il Fondo si compone di 66 cartelle, di cui 63 con intitolazione coeva[12], per complessivi 4787 documenti, di 457 documenti sciolti datati e di 62 documenti sciolti non datati, per un totale generale di 5305 documenti, compresi nell’arco cronologico 1864-1958.
I documenti sono in buono stato di conservazione, salvo ingiallimenti, pieghe, leggere abrasioni specie sui bordi, che in ogni caso non impediscono corretta lettura.
Il Fondo, pur essendo omogeneo, non aveva un titolo, per cui gli è stato dato quello generale di Fondo Turri (la famiglia che lo ha prodotto e conservato), codificato in IT SimFag FT.
E se infatti il soggetto responsabile dell’accumulazione e conservazione del Fondo è genericamente la famiglia Turri, si può ritenere con ragionevole esattezza che il Fondo fosse l’archivio personale di Cipriano Turri (1847-1907), infatti sono presenti in massima parte documenti ricevuti da Cipriano oltre minute di lettere e testi che Cipriano ha inviato a vari destinatari.
Articolata la gamma dei materiali: lettere, telegrammi, contratti, relazioni tecniche, sia manoscritti che dattiloscritti, documenti a stampa, tutti sia in lingua italiana che francese, inglese, tedesca. Sono presenti telegrammi ed alcune lettere scritte in un cifrario numerico[13].
I documenti possono essere raggruppati in cinque categorie di interesse:
1. Area bancaria, con documenti relativi all’attività finanziaria dei Turri e della società della quale facevano parte, la Schmitz & Turri.
2. Industria metallurgica, con documenti, anche molto complessi, relativi alla gestione delle industrie del rame a Limestre e Mammiano, sulla Montagna Pistoiese.
3. Industria estrattiva, con documenti, in massima parte di natura tecnica, sulle attività minerarie del territorio

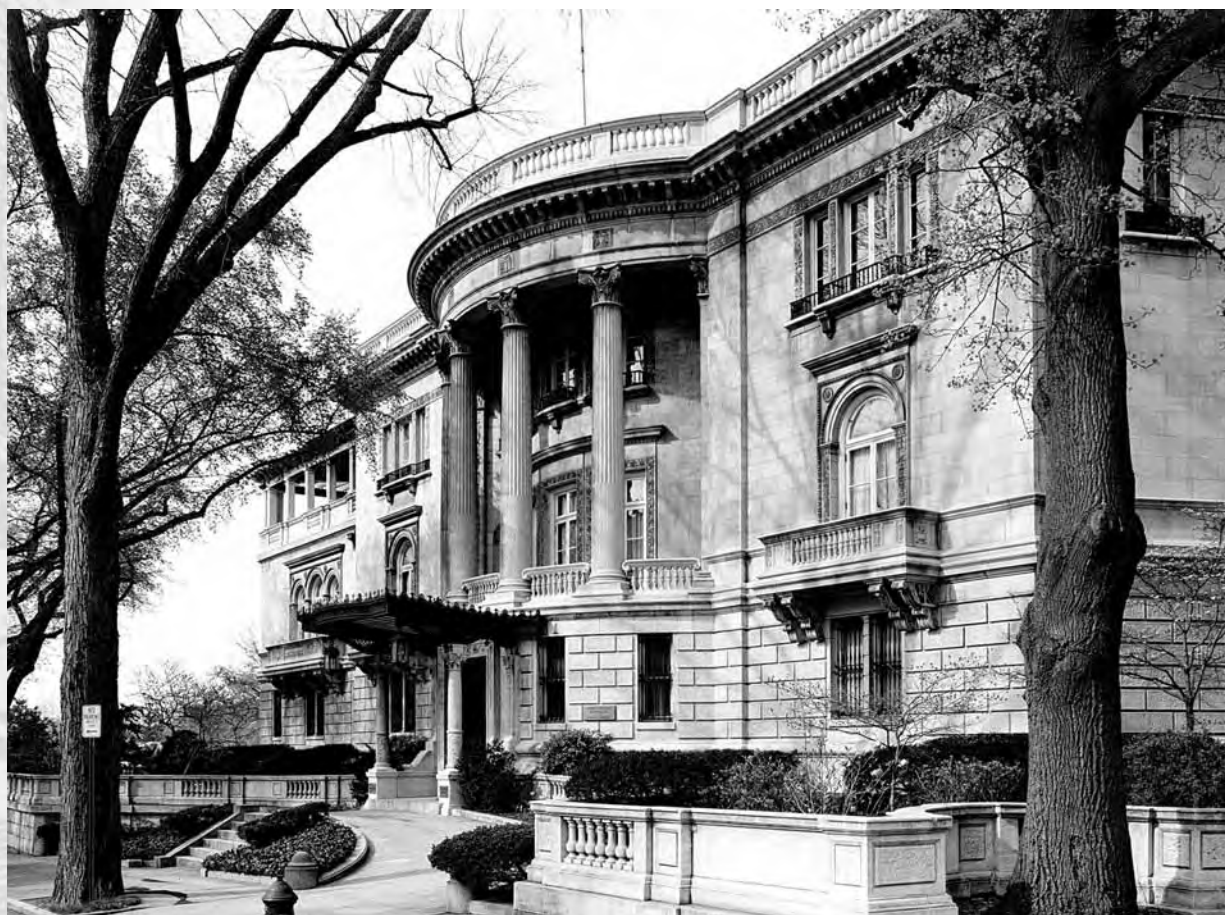
[12] In ordine alfabetico: 1891 - 1892/Ft - 1892/San Marcello - 1893/Ft - 1893/Von Asten - 1894 - 1895 - 1896 - 1897. - 1898 - 1899 - Anno 1887. - Aterno/(Tirino)/1896 - Banca Generale e Ferriere Italiane/Affitti e acquisti Mammiano - Beni di Limestre/B.L. - Bussi/(diversi)/A.B. - Bussi - Carpignone/Carp 2 - Corrispondenza/AB. - Div. - Diversi - Diversi/Div. - Donegani/3 - Elmore. - Ferriere/Fe - Ferrovia Pracchia-Lima - Fonderia - Hohage/1894/96/H - Lanificio - Lettere/Casa - Luce elettrica/Luce elettr. - Ma - Mammiano e Lastre d’Ottone - Manhès/1891-95 - Manhès/dal genn. 1898 al decembre 1898/Ma - Manhès/dal nov. 1895 al 31 dec. 1897/Ma - Merton - Metallgesellschaft. - Miniere/Bilanci - Statuti - Piante/Trattamento Elettrico dei Minerali - Morrison - Ni - Offerta/dell’Impresa Salerno/(Italia) - Offerta/di B. Roy & C./(Svizzera) - Offerta/di Brandt & Brandau./(Germania) - Offerta/di Ch. Von Berg & C./(Francia) - Offerta/di Mahler & Eschenbacher./(Austria) - Offerta/di R. H. Taylor./(Inghilterra) - Ponsard - Prezzi di [. . .]/Progetti [. . .]/diversi/prezzi costi e diversi - Progetto/Mezger/20 maggio 1884 - San Marcello - San Marcello/1° semestre dell’anno 1886

di Massa Marittima (GR)
4. Industria tessile, con documenti sul Lanificio di Stia (AR).
5. Altre attività ed iniziative economico-imprenditoriali, non sempre andate a buon fine (come la ferrovia Pracchia – La Lima, albergo Villa Margherita – La Fredda a Limestre (PT)).
Abbiamo sopra accennato che il Fondo Turri è probabilmente l'archivio privato di Cipriano Turri: a questo proposito va segnalato come non sono rilevabili e quantificabili con esattezza scarti, ovvero se mancano per dispersione, incuria, dolo documenti in origine presenti. In ogni caso ad esempio mancano tutte le buste delle lettere ricevute e copialettere che sembravano esserci, vista la presenza di alcune veline di lettere facenti riferimento quasi sicuramente a registri di copia.

Non è possibile qui dare una descrizione anche sommaria dei documenti, visto l'alto numero e la complessità.
Ho scelto pertanto di riportare, a titolo massimamente esemplificativo, una scelta di riproduzione dei documenti, privilegiando elementi puramente grafici.

Marcello/2° semestre 1886. - Siemens - Società Metallurgica/e Fumaroli - Società Metallurgica Italiana – Stia – Tramway./Tram. - Un. - Villa Margherita - Von Asten & Lynen/dal 1 genn. 1894 al 31 dec 1896 - Von Asten/1890-92 - Wire-rope tramways.

13 Presumibilmente secondo le indicazioni date in *Dizionario per corrispondenza in cifra compilato dall'Ing. Paolo Baravelli*

Washington (USA)
Villa Everett - Turri ora
Ambasciata della Turchia

Carta intestata

Nella foto al centro: Luigi Giulio Turri a Bennington; a sinistra: Edward H. Everett, suocero di Luigi Giulio

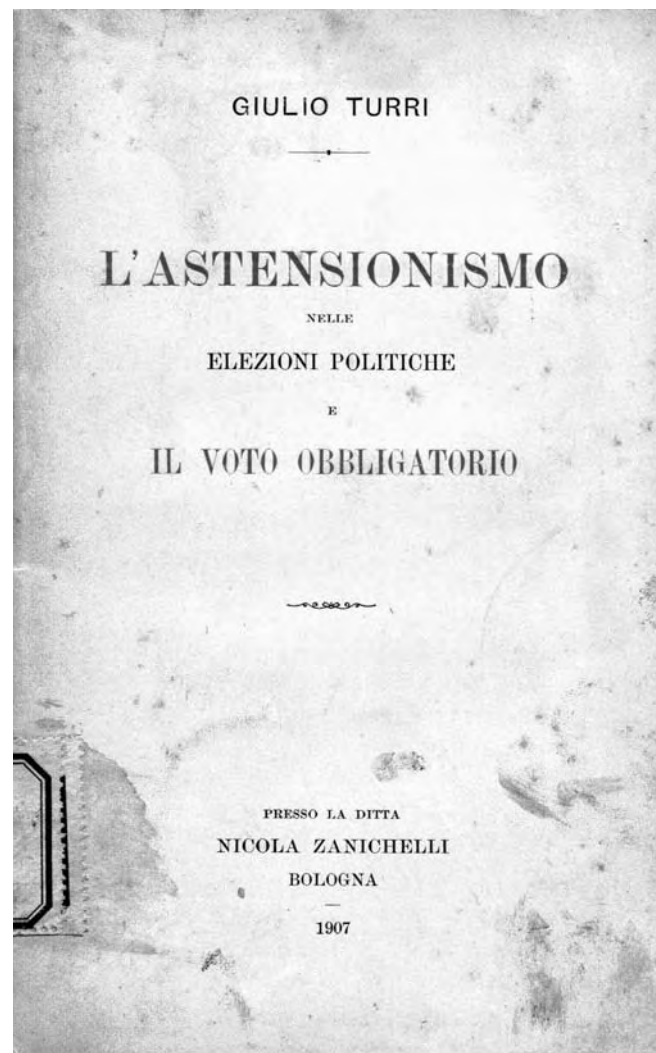
Sulla destra:
Copertina del volume
di Luigi Giulio Turri

MUNICIPIO

DI

S. MARCELLO-PISTOIESE

PROVINCIA DI FIRENZE

UFFIZIO DEL SINDACO

Carta intestata comune
di San Marcello Pistoiese
(anni '80 dell'800)

Timbro 1869

Timbro primi anni '80 dell'800

GIULIO TURRI

L'ASTENSIONISMO

NELLE

ELEZIONI POLITICHE

E

IL VOTO OBBLIGATORIO

PRESSO LA DITTA

NICOLA ZANICHELLI

BOLOGNA

1907

Anna Maria Tagliazucchi,
moglie di Ferdinando Turri

Firenze li 28 Settembre 1882

Pregiat. Sig. Cipriano

Il Cambi mi scrive che domani avrà luogo una riunione ove io farò un discorso agli industriali pratesi. Egli dice che da tutti è desiderato che ella presieda quell'adunanza. Inutile dire che io mi associo a lui nel rivolgerle questa calda preghiera.

Spero che ella consentirà ed attendo una sua risposta in proposito.

Con distinta stima

Dev.

Vilfredo Pareto

Sulla destra:
Lettera autografa di Vilfredo
Pareto a Cipriano Turri (inedita)

CABLE ADDRESS "MONTBEL" NEW YORK

TELEPHONE MURRAY HILL 5400

HOTEL BELMONT
FORTY-SECOND STREET AND PARK AVENUE
NEW YORK

JOHN McE. BOWMAN, PRESIDENT
JAMES WOODS, VICE PRESIDENT

October 3, 1919

Mr. Guilio Turri,

Bennington, Vt.

Dear Sir:-

Permit us to advise you that on your departure on the occasion of your recent visit to this Hotel, a Check Book was found in the room occupied by you and Mrs. Turri.

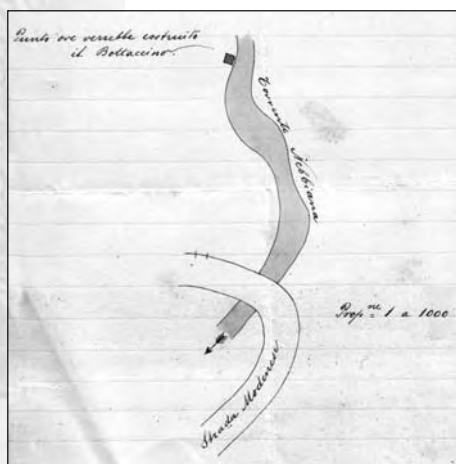
We assume this to be your property, and if so, kindly advise what disposition you wish made of same.

Yours bery truly,

HOTEL BELMONT.

Lettera a Luigi Giulio Turri

Nella foto a destra:
Ferdinando Turri

Nel cerchio Mary Everett il giorno del matrimonio

Pianta non datata, Limestre

Sulla destra:
Carta intestata fine anni '80 dell'800

TRAFILERIA DI METALLI
E
FABBRICA DI SPILLI INGLESI
FERD. TURRI

Premiata con MEDAGLIE D'ORO E D'ARGENTO

MARCA DI FABBRICA

Fattura N°.......... San Marcello, li.......... 18....
(Pistojese)

Il Sig.......... a.......... Dare

per quanto appresso spedito a mezzo..........
ed a tutto vostro carico e rischio Conforme..........
del.......... pagabile..........

N.B. I pagamenti eseguiti per mezzo di mandati devono essere fatti sulle Sedi di Firenze

SOCIETA'
METALLURGICA ITALIANA
· ROMA ·

CAPITALE £.4.000.000 VERSATO £.1.200.000

Officina di Livorno

Carta intestata

FERD. TURRI
SAN MARCELLO
(PISTOIESE)

FONDERIA
LAMINATOIO E TRAPILERIA
di
RAME E OTTONE

FABBRICA DI SPILLI

Sulla destra:
Carta intestata fine anni '80 dell'800

Bennington - Vermont (USA)
Villa Everett - Turri

Sulla destra:
Busta intestata anni '30 del '900

Carta intestata, anni '80 dell'800

Sulla destra:
Pubblicità non datata

Timbro 1868

BIBLIOGRAFIA

Questa primo elenco di testi è utile per comprendere il contesto sociale, economico e culturale entro il quale i Turri vivevano ed operavano:

Teodoro Haupt, *Delle miniere e della loro industria in Toscana*, Le Monnier, Firenze 1847
Tommaso Cini, *Del modo di migliorare l'arte del ferro in Toscana*, Jacopo Grazzini, Firenze 1849
[Giuseppe Tigri], *Guida della Montagna Pistoiese con una carta topografica, compilata dall'autore della Guida di Pistoia e suo territorio*, Tipografia Cino di Luigi Vangucci, Pistoia 1868

Il lanificio Schmitz a S. Marcello e l'industria dei panni in Italia, in Francesco Grispigni – Luigi Trevellini, *Strenna della Scienza del Popolo pel 1869*, Anno II, E. Treves & C. Editori, Milano 1868
Esposizione artistica, industriale ed agricola in Pistoia 1886. Notizie - Cataloghi e pianta, Tipografia Niccolai, Pistoia, 1886
Società Metallurgica Italiana, *Lavorazione completa del rame e sue leghe del nickel e dell'alluminio,* Berinzaghi, Milano 1924
Argeo Angiolani, *La metallurgia del ferro e de rame*, Sonzogno, Milano 1925
Giorgio Mori, *L'industria del Ferro in Toscana dalla restaurazione alla fine del granducato (1815-1850)*, Ilte, Torino 1966
Giorgio Mori, *Studi di storia dell'industria*, Editori Riuniti, Roma 1967[2]
Pier Luigi Landi, *La Leopolda. La ferrovia Firenze-Livorno e le sue vicende (1825-1860)*, Pacini Editore, Pisa 1974
Giorgio Mori (a cura di), *L'industrializzazione in Italia (1861-1900)*, Il Mulino, Bologna 1977
Giorgio Mori, *Il capitalismo industriale in Italia*, Editori Riuniti, Roma 1977
Riccardo Breschi, *Cicli imprenditoriali e permanenze storiche sul territorio della Montagna pistoiese 1765-1860*, in Storia urbana, n. 9 - 1979, Franco Angeli Editore, Milano 1979
Luigina Chiusole, *Isera, storia, personaggi, istituzioni,* Editrice La Grafica, Mori (TN), vol. 1 1983 , vol. 2 1990
Giorgio Mori (a cura di), *La Toscana*, Einaudi, Torino 1986
Gabriella Aschieri, *La Società di Mutuo Soccorso "A. Baccarini" e la Società Operaia Cooperativa di Consumo di San Marcello dalle origini ad oggi*, Comune di San Marcello Pistoiese – Tipografia Giuntina, Firenze 1987
Luigi Lotti (a cura di), *Storia della civiltà toscana. L'Ottocento*, Cassa di risparmio di Firenze - Le Monnier, Firenze 1998
AA.VV. *Massa Marittima. Musei minerari e territorio*, Comune di Massa Marittima, Massa Marittima 2001
Andrea Giuntini, *Soltanto per denaro. La vita gli affari la ricchezza di Emanuele Fenzi negoziante banchiere fiorentino nel Granducato di Toscana (1784-1875)*, Edizioni Polistampa, Firenze 2002

Mentre i testi seguenti danno cenni o dati direttamente sulla famiglia Turri:

La Montagna pistoiese. XXI giugno MCMXXVI. Pubblicazione a cura del Comitato per i festeggiamenti inaugurali della Ferrovia Elettrica Pracchia - S. Marcello - Mammiano, San Marcello Pistoiese 1926
Renzo Ristori (a cura di), *La Camera di Commercio e la Borsa di Firenze*, Olschki, Firenze 1963
Vilfredo Pareto, *Lettere ai Peruzzi*, Edizioni di Storia e Letteratura, Roma 1968
Giovanni Busino, *Vilfredo Pareto e l'industria del ferro nel Valdarno*, Banca Commerciale Italiana, Milano 1977
Paolo Bellucci, *Storia di una strada. I due secoli del valico dell'Abetone*, Azienda Autonoma di Soggiorno e Turismo dell'Abetone, Abetone 1980
Riccardo Breschi - Adriano Mancini - Maria Teresa Tosi, *L'industria del ferro nel territorio pistoiese. Impianti, strumenti, e tecniche di lavorazione dal Cinquecento al Novecento*, Istituto Storico della Resistenza di Pistoia, Pistoia 1983
Luigina Chiusole, *Isera, storia, personaggi, istituzioni*, Editrice La Grafica, Mori (TN) 1983, vol. 1
Ivo Bigianti, *Sviluppo industriale e lotte sociali nel Valdarno superiore (1860-1922)*, Olschki, Firenze 1984
Adriano Betti Carboncini, *Ferrovia Alto-Pistoiese*, Calosci, Cortona 1989
Roberto Melchionda, *Firenze industriale nei suoi incerti albori. Le origini dell'associazionismo imprenditoriale cento anni fa. Esplorazioni e materiali*, Le Monnier, Firenze 1988
Luigina Chiusole, *Isera, storia, personaggi, istituzioni,* Editrice La Grafica, Mori (TN) 1990, vol. 2
G. Wallace Chessman – Curtis W. Abbott, *Edward Hamlin Everett. The Bottle King*, The Robbins Hunter Museum, Granville, OH, 1991
AA.VV, *Ubaldino Peruzzi. Un protagonista di Firenze capitale*, Festina Lante, Firenze 1994
Alessandro Volpi, *Banchieri e mercato finanziario in Toscana (1801-1860)*, Olschki, Firenze 1997
Renzo Sabbatini, *Risorse produttive e imprenditorialità nell'Appennino tosco-emiliano (XVII-XIX sec.),* in *L'economia della montagna interna italiana: un approccio storiografico,* a cura di Andrea Leonardi - Andrea Bonoldi, disponibile on line su www.econo.gelso.unitn.it/ita/pubblicazioni/papers/1_99_leonardi.pdf
La scuola in mostra. Pistoia 1929, CD-ROM, Comune di Pistoia, Pistoia 1999
AA.VV., *Vilfredo Pareto (1848-1923). L'uomo e lo scienziato*, Libri Scheiwiller, Milano 2002
Laura Savelli, L'industria in montagna. Uomini e donne al lavoro negli stabilimenti della Società Metallurgica Italiana, Olschki, Firenze 2004

Fiorenzo Mornati
Università di Torino
Dipartimento
di economia

La candidatura di Vilfredo Pareto alle elezioni politiche del 1882 nel collegio di Prato-Pistoia-San Marcello

Uno dei numerosi aspetti[1] ancora poco conosciuti del ventennio trascorso da Pareto in Toscana è costituito dalla sua partecipazione alle elezioni politiche dell'autunno 1882, unica rilevante esperienza elettorale della sua vita, tenendo conto che alla sola carica pubblica che abbia occupato, quella di consigliere comunale di San Giovanni Valdarno, venne eletto nel 1876 e riconfermato nel 1881 senza necessitare di particolari campagne elettorali[2].

Nel presente studio ci proponiamo di dare un primo contributo alla questione: il va sans le dire che l'argomento, come tutti quelli indagati dalla storia dei fatti e delle idee, non potrà mai essere esaurito.

Nel §1 ricorderemo brevemente la riforma elettorale, che venne applicata per la prima volta nelle elezioni citate, ed i suoi effetti nel collegio di Pistoia-Prato-San Marcello Pistoiese (ufficialmente denominato Firenze III).

Nel §2 tratteremo la questione del perché Pareto, notabile del collegio di Montevarchi, si sia invece candidato nel collegio di Firenze III.

Nel §3 offriremo una prima ricostruzione della campagna elettorale paretiana.

Nel §4 ci diffonderemo sull'aspetto statistico della sconfitta di Pareto.

Infine, nel §5 ci soffermeremo brevemente sulle ragioni della sconfitta e sulle sue immediate conseguenze sulla vicenda umana ed intellettuale del battuto.

La partecipazione sfortunata di Vilfredo Pareto alle elezioni politiche del 1882

La riforma elettorale del 1882 e la sua applicazione nel collegio di Pistoia-Prato-San Marcello Pistoiese

Le elezioni politiche del 29 ottobre 1882 furono le prime a svolgersi secondo la nuova legge elettorale che aveva allargato l'elettorato attivo. Fino a tale provvedimento, la legge elettorale politica del Regno d'Italia era stata quella, rigidamente censitaria, mutuata dal Regno di Sardegna[3] che limitava l'elettorato attivo ai cittadini di sesso maschile aventi almeno 25 anni, muniti almeno di licenza elementare e paganti un'imposta diretta statale di almeno 40 lire[4], con la conseguenza che solo il 2% della cittadinanza era stato ammesso alle urne cui era affluito con un tasso di assenteismo che, nel periodo della Destra storica, era stato mediamente del 50%[5]. Tali elettori (che, dopo l'annessione di Roma, erano stati ripartiti in 508 collegi uninominali) avevano eletto deputati non beneficianti di alcuna indennità parlamentare[6] e che, in uno stato centralistico, avevano svolto la funzione di tutori degli interessi dei loro collegi presso l'onnipotente governo di Roma piuttosto che quella dei rappresentanti dell'intero Paese[7].

Tali caratteristiche di fondo della deputazione si mantennero anche con la nuova elegge elettorale, la n. 593 del 22 gennaio 1882, che aveva comunque ampliato l'elettorato attivo ammettendovi i cittadini, sempre del solo sesso maschile, con almeno 21 anni di età muniti almeno del primo biennio degli studi elementari e paganti un'imposta diretta statale di almeno 19,80 lire, con la conseguenza che la quota della cittadinanza avente diritto di voto era salita al 7,2%[8]. Tale riforma era stata completata dalla nuova legge sullo scrutinio elettorale, la n. 725 del 7 maggio 1882, che aveva suddiviso gli elettori in 135 collegi polinomiali nei quali avrebbero potuto esprimere fino a due preferenze nei collegi (in numero di tre) con due eligendi, fino a tre preferenze nei collegi (sessantuno) con tre eligendi, fino a quattro preferenze nei collegi (trentasei e trentacinque) con quattro o cinque eligendi[9]. Dal canto loro i candidati si sarebbero dovuto presentare all'elettorato non più singolarmente ma riuniti in liste contemplanti un numero di candidati non maggiore del numero degli eligendi nel collegio[10].

L'applicazione della legge sullo scrutinio elettorale portò così alla costituzione, per fusione degli antichi colleghi elettorali di Prato, Pistoia I (Pistoia Campagna) e Pistoia II (Pistoia città e la Montagna pistoiese), anche del collegio elettorale di Pistoia-Prato-San Marcello Pistoiese caratterizzato da una popolazione per i 2/3 rurale, per 1/6 montana e per 1/6 cittadina. La maggioranza di tale popolazione era impegnata in attività agricole, pur non mancando interessanti nuclei industriali a Prato (industria tessile) e sulla Montagna pistoiese (la cartiera di Piteglio e la ferriera di Mammiano)[11].

Nel nuovo collegio gli elettori erano saliti da 3.149 a 15.639, pari al 9,5% della popolazione, che dovevano eleggere tre deputati[12]. I deputati uscenti, tutti gravitanti nell'orbita della Destra Storica, dei tre collegi fusi erano: per quello di Prato, Giovanni Ciardi (1815-1884[13], presidente della sezione cittadina dell'Associazione Costituzionale, effimero tentativo di riorganizzazione della Destra Storica in partito nazionale), per Pistoia I, Ippolito Martelli-Bolognini (1833-1886[14], già sindaco di Pistoia, dimessosi dalla carica per la nuova legge sulle incompatibilità del 5 luglio 1882), per Pistoia II, Giovanni Camici (1832-1909 , presidente della Società pistoiese di mutuo soccorso).

Le ragioni della candidatura di Pareto nel collegio di Pistoia-Prato-San Marcello Pistoiese

Ci si può chiedere per quali ragioni Pareto si candidò nel collegio di Pistoia-Prato-San Marcello Pistoiese e non in quello di Montevarchi, di cui faceva parte San Giovanni Valdarno[17]. Pareto dice molto ermeticamente, alla vigilia delle elezioni del 1882, di ritenere scarse le probabilità di un'elezione alla Camera nel collegio di Montevarchi[18] ma non si diffonde sulle ragioni di tale sua persuasione. Di esse abbiamo però qualche elemento indiretto.

Innanzitutto la storia delle relazioni politiche di Pareto nel Valdarno è all'insegna della spigolosità, più personale che ideologica.

In occasione della campagna per le elezioni politiche dell'8 novembre 1874 Pareto era stato accusato[19] di raccogliere voti contro Niccolò Nobili[20] ed a favore di un improvvisato candidato alternativo, lo sconosciuto conte Giuseppe Barbaro. Richiamato all'ordine dal banchiere fiorentino Carlo Fenzi[21] (presidente del comitato elettorale dei moderati toscani nonché principale azionista e direttore generale della Società per l'Industria del Ferro), Pareto pubblicò immediatamente una lettera di smentita sulla "Nazione" del 14 novembre 1874[22], un'iniziativa che, per quanto gradita ai notabili di San Giovanni[23], non dovette sembrare convincente a Fenzi, visto che Pareto ritenne di dovergli rispiegare la vicenda in una lettera di due giorni dopo[24].

E' per errore che Tommaso Giacalone Monaco attribuisce a Pareto una candidatura, nel collegio di Montevarchi, in occasione delle elezioni politiche del 16 e 23 maggio 1880[25]. In realtà Pareto, se aveva effettivamente pensato in un primo momento di partecipare a tale competizione[26], rinunciò rapidamente a porre la sua candidatura essendosi persuaso di non avere chançes di successo, in quanto che gli ambienti moderati avevano scelto come candidato Giovanni Battista Martini, bollato da Pareto come "una vanitosa nullità" cui avrebbe preferito l'ormai in disgrazia deputato uscente Nobili[27] che finì col soccombere all'avversario[28]. La solida posizione elettorale di Martini nel collegio, dove fu confermato nelle tre legislature seguenti, sicuramente inibì a Pareto quei settori elettorali moderati che erano gli unici in cui avrebbe potuto ottenere suffragi consistenti.

Bisogna infine, e forse soprattutto, aggiungere un fatto tragico in cui Pareto venne, a torto o a ragione coinvolto, e sul quale, come vedremo *infra*, i suoi nemici specularono ampiamente nella campagna elettorale del 1882. Alludiamo al suicidio, che ebbe luogo il 20 ottobre 1880, di Evaristo Orlandini, capo-magazziniere, contabile e cassiere delle ferriere, che era stato oggetto di un'indagine interna circa la gestione dei magazzini e, "tale almeno è la voce che circola in paese", di continui ed aspri rimproveri mossigli da Pareto, che l'avrebbe anche minacciato di provvedimenti gravi[29].

La campagna elettorale di Pareto

Il quadro politico del collegio di Firenze III, nel quale Pareto si determinò a tentare le sue sorti elettorali, era piuttosto complesso. L'estrema sinistra ed i progressisti avevano cercato di concordare una lista comune ma vi erano riusciti solo parzialmente, nel senso che solo il possidente pistoiese progressista Leopoldo Marini era stato inserito in entrambe le liste, che vennero completate nel modo seguente: quella progressista (sostenuta dal foglio elettorale pistoiese "Il Progresso") con le candidature dell'avvocato pistoiese Ulrico Grossi e del medico pratese Girolamo Cioni, quella dell'estrema sinistra (sostenuta dal settimanale pratese "Fieramosca"[30] e dal foglio elettorale pistoiese "Il Riflesso") con le candidature dell'esponente storico del mazzinianesimo nazionale Federico Campanella (1804-1884)[31] e dell'attivista radicale pratese Nicola Guerrazzi (1836-1912)[32].

Dal canto loro, gli ambienti della Destra Storica in estate[33] erano riusciti a concordare una lista, qualificata clerico-moderata, comprendente Martelli-Bolognini (per quanto pesantemente criticato per la sua scarsissima partecipazione ai lavori parlamentari), Ciardi ed il conte Michelangelo Bastogi (1846-1894)[34], sindaco del villaggio appenninico di Montale e che, nelle elezioni del 1880, era stato sconfitto da Camici[35].

Le prime tracce dell'intenzione di Pareto di candidarsi nel collegio di Firenze III risalgono alla fine di agosto 1882, quando chiese agli amici Peruzzi, assicurandoli di avere l'appoggio di Martelli-Bolognini e degli industriali tanto della Montagna Pistoiese quanto di Prato (guidati da Attilio Cerutti[36]), di pregare l'allora comune amico Francesco Genala, deputato del collegio di Soresina (CR), di far intervenire a suo favore un non meglio identificato agente elettorale locale di Depretis. Tali anticipazioni paretiane vennero confermate tre settimane dopo da San Marcello Pistoiese donde un corrispondente anonimo scrisse alla "Nazione" che gli industriali locali avevano accettato la proposta dei loro omologhi pratesi e di alcuni notabili di Pistoia-città di candidare Pareto[37]. Costui, in quanto "nel pieno vigore della gioventù e dell'ingegno...ricco di varia ed eletta cultura...dotato di

facondia efficace, di sentimenti schiettamente liberali, di un'attività instancabile e indomabile", era infatti ritenuto in grado di difendere (rispettando altresì le "sane teorie delle libertà economiche" e recando un "affetto sincero alle istituzioni che ci governano") gli interessi dell'industria nazionale, le cui condizioni gli sono erano per lunga pratica[38].
Le manovre elettorali operative di Pareto iniziarono subito dopo tale annuncio.
Infatti, in una lettera del 26 settembre di Cerutti a Turri[39] si parla di una riunione pubblica degli industriali pratesi da tenersi, dopo una già svoltasi a casa Cerutti, il 29 settembre (e della quale Pareto prega Turri di assumere la presidenza[40]) e che avrebbe dovuto essere seguita, il 30 settembre, da una riunione a Pistoia[41] dei sostenitori, di Prato e della Montagna, di Pareto con il comitato di Martelli Bolognini "per decidere della nostra alleanza".
Anche davanti all'agitarsi di Pareto, Ciardi, criticato per l'alleanza con i due clericali pistoiesi e non in grado di riqualificare in senso laico-moderato la lista cui aveva aderito sostituendovi Bastogi con Camici, ne uscì e concordò il 20 ottobre[42] una lista monarchico-costituzionale con Camici ed il generale pistoiese Francesco Villani (1827-1902[43]): la nuova alleanza venne sostenuta dal foglio elettorale pratese di osservanza ciardiana "Bollettino Elettorale". Tale operazione suscitò l'irritazione di Pareto, il quale pretendeva che "l'onesto ma debole" Camici gli avesse assicurato che non si sarebbe ricandidato, garantendogli inoltre il suo sostegno elettorale[44].
Finalmente Pareto[45], Martelli-Bolognini e Bastogi trovarono conveniente creare una loro lista, che venne annunciata dalla "Nazione", su iniziativa di Pareto[46], il 7 ottobre. Pareto riteneva che il suo noto, pubblico sostegno alla libertà di religione[47] rendesse coerente la sua alleanza con due candidati clericali[48]: dell'ex-sindaco di Pistoia comunque diffidava anche se pensava di poterlo tenere sotto controllo[49].
Della campagna elettorale di Pareto finora abbiamo contezza solo di due discorsi[50] e di una dura polemica accesasi su un libello anonimo, ma da lui attribuito ad un "agente del Finocchietti"[51], diffuso nel collegio elettorale[52].
Come già accennato, il primo discorso elettorale pubblico venne tenuto da Pareto a Prato davanti ad un'assemblea di industriali locali: dello stesso abbiamo gli echi pubblicati dai "Ciompi", altro settimanale pratese di estrema sinistra[53]. Dopo averlo lungamente accusato di aver calunniato i socialisti quali il partito del pugnale, il foglio accredita a Pareto di avere tenuto un "discorso tecnico più che legislativo [tanto da sembrare] una lezione d'economia polica" e volto, con qualche retorica lode alla monarchia, a "favorire l'industria, senza occuparsi né punto né poco dell'equa retribuzione del capitale e del lavoro": tale impostazione indusse il periodico pratese a ammonire gli operai a stare "in guardia da simili candidati".
Il secondo, ed allo stato delle nostre conoscenze, ultimo discorso elettorale di Pareto si tenne, sempre a Prato, il 6 ottobre[54].
In esso, secondo l'eco di stampa che ne possediamo, affermò che le questioni economiche dovevano passare in primo piano nell'Italia *post*-risorgimentale, necessitando quindi di essere tutte adeguatamente rappresentate in parlamento. In seguito, pur convenendo che i settori economici sono complementari, sottolineava che lo sviluppo dell'industria era di fondamentale importanza per l'avvenire del Paese vuoi perchè avrebbe promosso la creazione della classe media, "forza e potenza della moderna società", vuoi perchè avrebbe favorito il miglioramento della condizione dei proletari, fornendogli quel lavoro che, unitamente al risparmio, è l'unica vera garanzia per il progresso sociale di tale classe. Il discorso, che si era chiuso con un elogio della monarchia sabauda, sarebbe stato gradito dai sostenitori di Pareto per la sua natura non retorica e per i suoi precisi riferimenti alla realtà industriale. Tra l'altro, Pareto aveva evocato la necessità di una riduzione della tariffa ferroviaria per il trasporto dei combustibili e l'opportunità tanto di un riordino delle aste governative (che troppo spesso favorivano i concorrenti stranieri) quanto dell'utilizzo degli avanzi del bilancio pubblico per la riduzione delle imposte gravanti sulla produzione.
Il succitato libello provocò, sui fogli anti-paretiani, un'ondata di commenti malevoli.
Il "Fieramosca"[55] pretese che la mancata promozione di Pareto, che nel periodo (1871-1873) aveva prestato servizio alla sede di Firenze delle Strade Ferrate Romane, fosse una prova della sua incapacità tecnica e che la liquidazione della Società per l'Industria del Ferro fosse una dimostrazione dell'incapacità amministrativa dell'aristocratico candidato genovese. Inoltre interpretò l'ordinanza del giudice istruttore di Arezzo nel senso che l'ammanco di 72.000 di ferro fosse dovuto certamente all'incuria di Pareto e non alla, da lui pretesa, negligenza del citato Orlandini. Infine, la responsabilità paretiana nel suicidio di quest'ultimo sarebbe stata la vera ragione della mancata candidatura di Pareto a San Giovanni "dove sono conosciuti i suoi grandi meriti".
Dal canto suo il "Bollettino Elettorale", al motto "Non vogliamo Pareto" motivato con la tesi che un deputato

forestiero non sarebbe stato in grado di rappresentare convenientemente gli interessi del collegio[56], rispose acremente alla replica (finora non ritrovata) al citato *pamphlet* pubblicata da Cerutti e Beniamino Forti (altro industriale pratese paretiano). Secondo l'organo ciardiano[57], l'accettazione da parte delle Romane delle dimissioni di Pareto indicava che costui non fosse "un uomo di forte ingegno e di ferrea volontà", la liquidazione della Società del Ferro indicava l'incapacità gestionale di Pareto (che si era anche reso responsabile di un'indegna guerra personale contro il suo benefattore Carlo Fenzi) e la vicenda del ferro mancante nei magazzini di San Giovanni era una conferma delle pessime attitudine amministrative del candidato.
Anche la stampa elettorale pistoiese non mancò di attaccare Pareto. Oltre a riprendere e ad amplificare le accuse del libello, il "Riflesso" accusò Pareto di essere "un perfetto affarista, senza nessuna fede, senza idee, ligio in modo assoluto alla casa sabauda e degno alleato di Depretis e compagnia"[58] mentre il "Progresso" gli imputò di farsi sostenere da suoi soci d'affari che, demagogicamente, promettevano mirabilie[59].
La tenaglia propagandistica anti-paretiana si strinse alla vigilia delle elezioni quando il "Bollettino Elettorale" ed il "Progresso"[60] pubblicarono una lettera della vedova di Orlandini, la signora Livia Campini la quale, dopo aver rivendicato la specchiata onestà del marito, terminava con un terribile: "lo portino pure in parlamento, lo facciano pure ministro ma, per l'intera società, il Pareto sarà sempre l'uomo che, con le sue vessazioni, ha reso vedova un'onesta madre ed orfani due innocenti creature"[61].
Mediaticamente la candidatura di Pareto venne sostenuta solo, ma energicamente secondo l'interessato[62], da "L'elettore pratese", un foglio elettorale creato da Cerutti il cui terzo ed ultimo numero[63] invitò "chi vuole la libertà coll'ordine, assodate le nostre istituzioni e migliorate le condizioni delle classi lavoratrici" a votare Pareto (di cui prevedeva che "L'audace ingegno, le profonde cognizioni, la facile parola, l'alta posizione che egli occupa ne faranno in breve uno dei più stimati e dei più influenti membri del Parlamento") e la sua lista[64].

I dati della sconfitta di Pareto

Disponiamo di indicazioni statistiche molto dettagliate a riguardo dell'esito della sfortunata esperienza elettorale di Pareto.

Risultato generale delle elezioni politiche del 29 ottobre 1882 nel collegio di Firenze III[65]

Bastogi	Martelli	Villani	Ciardi	Pareto	Marini	Camici	Cioni	Campanella	Grossi	Guerrazzi
2.888	2.540	2.351	2.138	1.950	1.941	1.829	1.043	772	733	725

Pareto è quindi secondo dei non eletti in una consultazione che vede sconfitti ben due dei tre deputati uscenti e che invia alla Camera, in rappresentanza del collegio di Firenze III, solo personalità pistoiesi[66].
I voti attribuiti a Pareto possono essere scomposti localmente nel seguento modo (indichiamo anche la posizione occupata da Pareto nella classifica finale ed il candidato più votato, se diverso da Pareto)[67]:

Pistoia città
Pareto (5°)[68]: 757
Martelli: 1365

Campagna Pistoiese:	Lamporecchio	Marliana	Serravalle	Tizzana
Pareto (5°): 168	Pareto (6°): 12	Pareto (9°)[69]: 0	Pareto (2°): 50	Pareto (3°): 106
Martelli: 592	Martelli: 198	Camici: 62	Bastogi: 57	Martelli: 242

Montagna Pistoiese:	Cutigliano	Montale	Piteglio	Sambuca[70]	San Marcello
Pareto (1°): 518	Pareto: 106	Pareto (3°): 76	Pareto: 90	Pareto (4°): 65	Pareto: 181
		Bastogi: 202		Camici: 105	

Prato città
Pareto (11°): 141
Ciardi: 1041

Campagna Pratese:	Cantagallo	Montemurlo	Vernio	Calenzano
Pareto (3°): 366	Pareto(5°)[71]: 20	Pareto (3°): 150	Pareto (3°): 68	Pareto: 128
Bastogi: 449	Ciardi: 33	Bastogi: 170	Ciardi: 130	

La scomposizione locale del voto chiarisce che la sconfitta elettorale di Pareto è la risultante di un brillante successo nella Montagna Pistoiese e di una buona tenuta nella campagna pratese più che compensati da mediocri risultati a Pistoia-città e nella campagna pistoiese e da un catastrofico ultimo posto a Prato-città, che avrebbe dovuto essere invece il caposaldo elettorale paretiano e che probabilmente gli fu negato dalla feroce propaganda contraria condotta dal candidato uscente locale Ciardi[72]. Sembrerebbe inoltre che l'alleanza di Pareto con Bastogi e Martelli-Bolognini abbia favorito l'importante successo ottenuto da questi due nella Montagna pistoiese (dove si piazzano secondo e terzo con 379 e 334 voti) ma senza procurare vantaggi a Pareto a Pistoia-città e nella campagna pistoiese.

Ragioni ed immediate conseguenze della sconfitta elettorale paretiana

Pareto, essendo a conoscenza dei soli primi risultati di Prato-città, dette subito per certa la sua sconfitta attribuendola, in un primo tempo, ad un accordo dell'ultimo minuto, da lui "sempre temuto"[73], tra Martelli-Bolognini e Ciardi con il primo che avrebbe fatto votare per il secondo a Pistoia-città[74] e viceversa a Prato[75]. Pareto previde così erroneamente il successo della terna Martelli-Bolognini, Ciardi e Villani, sottovalutando la forza elettorale del suo compagno di lista Bastogi, nonostante che l'avesse notato lavorare "moltissimo" per la sua candidatura[76]. Martelli-Bolognini, dal canto suo, rese l'onore delle armi al suo prezioso, ma forse ingenuo, *co-équipier* definendo buono il risultato ottenuto da Pareto ed attribuendone la sconfitta alla scarsa notorietà locale[77]
Già nel corso della campagna elettorale Pareto aveva affermato di divertirvisi "moltissimo"[78], stando "nella lotta come un pesce nell'acqua"[79]. E' quindi coerentemente con questo stato d'animo che Pareto, almeno all'inizio, accettò sportivamente la sconfitta riconoscendo che Martelli-Bolognini aveva giocato tanto lui quanto Ciardi con tale maestria che "non me l'ho a male"[80] e considerando che, evitandogli la sconfitta l'obbligo di accollarsi faticosi viaggi a Roma e costosi soggiorni nella capitale, in fondo "è forse un bene per me di non essere riuscito"[81].
Difficile però sottrarsi alla tentazione (anche se bisognerà dimostrarla con il necessario rigore filologico ed analitico) di vedere in tale sconfitta l'inizio di quel profondo movimento interiore di *revanchisme* personale che condurrà Pareto, nel successivo cinquantennio, ad applicazioni della teoria elitistica sempre più ferocemente sarcastiche nei confronti di quella classe politica dalla quale era stato così precocemente escluso.Una delle prime tracce di tale moto dello spirito di Pareto la si trova quando, tre anni e mezzo dopo la sconfitta, respinge sdegnosamente una nuova proposta di candidatura, offertagli dagli ambienti peruzziani, con un "ho avuto assai di un fiasco e non ne cerco davvero un secondo".[82]

Appendice I
Cenni alla partecipazione di Pareto alle attività del Consiglio Comunale di San Giovanni Valdarno

Nella seduta del Consiglio comunale di San Giovanni Valdarno del 16 settembre 1876, il sindaco, dr. Enrico Rosai, annuncia che, nelle elezioni amministrative parziali tenutesi nel luglio precedente ed alle quali erano iscritti 110 cittadini[83], sono stati eletti consiglieri comunali Fabio Mecheri (rinnovato), Giuseppe Bizzarri (rinnovato), l'ing.Vilfredo Pareto (neo-eletto), Lorenzo Fabbri (neo-eletto)[84]. Nella stessa seduta il Consiglio elegge la nuova giunta comunale che è formata, oltre che dal sindaco, dal dr. Giuseppe Maffei, dal'avv. Pietro Mannozzi-Torrini e da Arturo Ghiselli[85].
Dopo essere intervenuto in ritardo alla seduta del 26 settembre successivo[86], Pareto assiste, senza parimenti prendervi la parola, alla seduta del 9 ottobre 1876 dove viene approvato all'unanimità il bilancio preventivo per il 1877, che prevede un passivo di 24.816,71 lire risultante da entrate di 35.059,61 lire e da uscite di 59.876,52 lire[87]. Nella stessa seduta vengono nominate le «sezioni» consiliari addette allo studio degli affari comunali (finanziaria, legale, istruzione pubblica, lavori pubblici ed igiene): Pareto viene assegnato a quella finanziaria di cui sono membri anche Pietro Mannozzi-Torrini, Ghiselli, Maddii e Ceccherini[88]. Si tratta dell'ultima seduta della

legislatura alla quale Pareto prende parte.
Nella seduta del 21 aprile 1877, il Consiglio, visti gli articoli 31, 32, 37 della legge elettorale comunale e provinciale del 17 dicembre 1860 e visti i ruoli delle imposte dirette, aggiunge Pareto alla lista elettorale politica nella sua qualità di ingegnere (e quindi non per censo)[89]. Nella seduta del 19 gennaio 1878, Pareto viene nominato membro, quale direttore della ferriera, di un comitato per la raccolta di fondi a favore delle onoranze funebri di Vittorio Emanuele II[90].
Nella seduta del 1° ottobre 1879, Pareto viene nominato membro, con Maffei, Cantucci e Cajani, della sezione legale[91] mentre nella seduta del 29 settembre 1880, in occasione del rinnovo delle menzionate sezioni, non viene nominato membro di alcuna di esse[92].
Nella seduta del 7 marzo 1881, il Consiglio constata la decadenza, per anzianità di elezione, dei consiglieri Bizzarri, Fabbri, Mecheri e Pareto[93].
Nella seduta del 4 agosto 1881 il Consiglio discute il ricorso di Pareto contro l'importo della tassa di famiglia addebitatogli per l'anno corrente: tuttavia «ritenute che le ragioni addotte dal sig. Pareto per ottenere la diminuzione della tassa attribuitagli nella revisione generale della matricola stessa avvenuta in quest'anno non siano attendibili, perché altri individui, paganti la stessa somma, trovanosi in condizioni economiche molto al di sotto di [quelle] di cui gode il prelodato Sig. Pareto» il Consiglio «udite le proposte della giunta[94] le quali, per le ragioni sopra esposte, non la pongono in grado di proporre l'accoglimento dell'istanza del prelodato Sig. Pareto con unanime partito legalmente reso, astenutosi il sig. Cantucci, delibera di non accogliere la domanda avanzata dal prelodato Sig. Pareto»[95].
Il 9 settembre 1881, Pareto partecipa alla seduta in cui viene annunciata la sua rielezione in Consiglio comunale, avvenuta in occasione delle elezioni parziali del 31 luglio 1881 dove sono stati rieletti anche Furiosi, Mecheri e Bizzarri ed è stato eletto il nuovo consigliere Leopoldo Zangheri[96]. Nella stessa seduta Pareto viene nominato membro, con Pietro Mannozzi-Torrini, Cerrina, Zangheri e Bizzarri, della sezione lavori pubblici[97] ed eletto (con un risultato peggiore di quello degli altri due commissari, Pierfrancesco Corsini e Maddii) membro della commissione di revisione del bilancio comunale consuntivo per l'anno 1881[98]. Nella medesima seduta il Consiglio, davanti alla richiesta di alcuni cittadini di costruire, contribuendo alle spese, un muro lungo il corso d'acqua (denominato «Berignolo») conducente al mulino del Sig.Giovanni Battagli, «a proposta del sig. ing. Pareto, con unanime partito... delibera che sarà rinviata la suddetta domanda alla commissione dei lavori pubblici perché, ricercando quale era il livello delle acque del Berignolo *ab antico*, procuri di definire col sig. Battagli la vertenza concernente la livellazione delle acque e proponga altresì il modo di esecuzione di un tale lavoro trattando cogli istanti sulle basi di un concorso da parte del Comune a quota fissa»[99].
Il 10 ottobre 1881 il Consiglio, discutendo il bilancio preventivo per il 1882, su proposta di Pareto approva che si incarichi l'assessore Maffei «affinché solleciti il legale del comune ad interessarsi per quanto concerne il rimborso delle spedalità dovute per il demente Mecheri ed ha fatto vive raccomandazioni al sig.Sindaco perché voglia officiare la R.Prefettura intorno al rimborso dovuto al Comune dal R. =Erario per i quartieri degli impiegati, pregando altresì ad occuparsi di definire la vertenza relativa tra la Società delle Ferrovie Romane e questo Comune»[100]. Nella stessa seduta Pareto assicura il Consiglio che la Società delle Ferriere ha deciso di versare al medico condotto, dr.Cesare Frediani , un assegno annuo per la cura dei dipendenti della ferriera non residenti a San Giovanni Valdarno, facendo così venire meno le ragioni per cui il medico chiede al Comune un aumento di stipendio[101].
Il 6 marzo 1882 Pareto partecipa, entrandovi in ritardo, alla seduta in cui il Consiglio approva all'unanimità di chiedere alle Romane quanto sia disposta a contribuire per la costruzione di una strada d'accesso al nuovo piazzale-merci della stazione[102].
Il 30 maggio 1882 Pareto partecipa, entrandovi in ritardo, alla seduta in cui il Consiglio accetta l'offerta delle Romane di costruire in economia la strada suddetta[103]: nella stessa seduta la commissione di revisione del bilancio consuntivo 1881 ne ottiene l'approvazione con un attivo di lire 3.285,16 (su entrate complessive di 48.995,36 lire)[104].
Il 18 settembre 1882, il dirigente della Società delle Ferriere Francesco Marzucchi, che era stato eletto consigliere comunale il 9 luglio precedente[105], viene eletto assessore con Vincenzo Mannozzi-Torrini, in sostituzione di Enrico Rosai e Pietro-Mannozzi Torrini[106]. Nella stessa seduta Pareto viene confermato, con Cerrina e Zangheri, nella sezione lavori pubblici (integrata da Guiggiani e Marzucchi)[107] e nella commissione dei revisori

dei conti per l'anno 1882 con Corsini e Maddii (ottiene 7 voti come Corsini mentre 5 vanno a Maddii)[108].
Il 17 novembre 1882 Pareto partecipa, senza prendere la parola, alla seduta straordinaria del Consiglio convocata per l'approvazione dei testi delle pubbliche epigrafi da dedicarsi a Vittorio Emanuele II ed a Garibaldi[109].
L'11 dicembre 1882, Pareto si dimette dalla commissione di revisione venendo sostituito da Zangheri[110]. Il 31 gennaio 1883, «data lettura di una lettera del signor Vilfredo Pareto colla quale rinunzia all'ufficio di consigliere comunale in seguito al cambiamento del suo domicilio da questo Comune, il Consiglio, con unanime partito, dolente che, per disposizione di legge, il signor Pareto debba rinunziare all'ufficio di consigliere ne prende atto con vivo rammarico, dando incarico al sig. Sindaco di esternare questi sentimenti al prelodato sig. Pareto»[111].

Appendice II
Chi è Vilfredo Pareto[112]

Appena terminati i suoi studi entrò disegnatore alla Società delle Ferrovie Romane ma, avendo data cattiva prova della sua capacità, fu obbligato domandare le sue dimissioni. Nel 1875 fu dal compianto senatore Carlo Fenzi creato Direttore della ferriera di San Giovanni (Valdarno) e quivi, non contento di una guerra spietata a chi lo aveva beneficato, in soli tre anni della sua direzione portò l'impresa alla liquidazione che ebbe per resultato la perdita di più della metà del capitale a danno degli azionisti, i quali ebbero così un saggio non dubbio delle di lui qualità tecniche e amministrative.
Nel 1878 assunse l'esercizio della ferriera di San Giovanni la Banca Generale di Roma ed il Pareto, mentre era sempre direttore della Società del Ferro, accettò ancora l'ufficio di rappresentante la Banca suddetta.
Nel 1880, epoca nella quale fu costituita la nuova Società delle Ferriere Italiane, il Pareto, nominato Direttore generale, nel dare la consegna al nuovo direttore della ferriera trovò mancante tanto ferro per 72.000 lire del quale, non sapendo dare alcuna giustificazione ragionevole, denunziò il fatto all'autorità di pubblica sicurezza facendo supporre essere stato passivo di un furto.
In base alla denunzia fu istruito scrupolosamente il processo e l'autorità giudiziaria competente pronunziò l'ordinanza di non dar luogo a procedersi che qui riproduciamo nelle sue conclusioni.

Copia autentica dell'Ordinanza pronunziata dal giudice istruttore di Arezzo in data 21 settembre 1881

[Ha] ritenuto che il procedimento, stato iniziato contro gli imputati al seguito della denunzia presentata dal Signor Vilfredo Pareto direttore della ferriera di San Giovanni, e nella quale dapprima non manifestò indizio di sorta sull'autore o autori della sottrazione del ferro che denunziava e nella quale poi si mostrò indeciso nel dovere fare o no istanza per il procedimento, non ha fornito alcun argomento per indurre il concetto della reità degli imputati o quanto meno della loro rispettiva cooperazione nel reato dal Pareto denunziato. Infatti, prescindendo dal considerare che rimane molto a dubitare sulla prova generica del reato di che trattasi, quanto alla prova specifica non può dirsi neppure accennata dalle resultanze processuali.
Dalle risposte date dagli imputati Zocchi e Del Chiaro, dalle dichiarazioni del Pareto e del Gigli e di molti dei testimoni sentiti, rimane: escluso che gli imputati possano avere cooperato alla perpretazione del reato stato dal Pareto denunziato; non escluso dalle resultanze processuali che la mancanza del ferro verificata nella ferriera di San Giovanni possa essere derivata da cause tutt'altro che dolose ove si consideri che è ammesso che potesse derivare dal calo naturale del ferro, dalla cattiva amministrazione tanto del modo di pesatura e di lavorazione e da tante altre cause che, di fronte alla conosciuta onestà degli imputati, devesi ammettere come possibile l'esclusione del reato loro vagamente obiettato

Note

[1] Ringrazio vivamente il Dr.Simone Fagioli, curatore del Fondo Turri di Pistoia, per la preziosa collaborazione datami.
[2] Nell'appendice I diamo un breve cenno sulla partecipazione di Pareto all'attività del Consiglio Comunale di San Giovanni Valdarno. L'abbiamo realizzato con la collaborazione della direttrice della Biblioteca Civica di San Giovanni Valdarno, la D.ssa Stefania Andreini che ringraziamo vivamente.
[3] Ci riferiamo alla legge n.3778 del 20 novembre 1859, approvata dal parlamento subalpino a parziale modifica di quella concessa da Carlo Alberto il 18 marzo 1848, M.S.Piretti, *Le elezioni politiche in Italia dal 1848 a oggi*, Roma-Bari, Laterza, 1995, pp.25-26
[4] *Ibidem*, p.11
[5] *Ibidem*, p.32
[6] *Ibidem*, pp.10, 37.

[7] *Ibidem*, p.32.
[8] A.Bicci, *Lo scrutinio di lista e la sopravvivenza dello spirito campanilistico. Il caso del terzo collegio di Firenze*, "Rassegna Storica Toscana", 1996, Gennaio-Giugno, pp.153-174, segnatamente p.158.
[9] M.S.Piretti, *Le elezioni politiche in Italia dal 1848 a oggi*, cit., pp.102, 104, 109, 115.
[10] *Ibidem*, pp.109-110.
[11] A.Bicci, *Lo scrutinio di lista e la sopravvivenza dello spirito campanilistico. Il caso del terzo collegio di Firenze*, cit., pp.153-155, 157.
[12] *Ibidem*, p.158.
[13] A.Malatesta, *Ministri, deputati, senatori dal 1848 al 1922*, Roma, E.B.B.I., 1940-1941, vol.I, p.255.
[14] A.Malatesta, *Ministri, deputati, senatori dal 1848 al 1922*, cit., vol.II, p.162.
[15] A.Malatesta, *Ministri, deputati, senatori dal 1848 al 1922*, cit., vol.I, p.88.
[16] A.Bicci, *Lo scrutinio di lista e la sopravvivenza dello spirito campanilistico. Il caso del terzo collegio di Firenze*, cit., pp.154-155, 159.
[17] Sulla storia del collegio elettorale di Montevarchi, G.Ceccarelli, *La competizione elettorale nell'Italia liberale: il collegio di Montevarchi*, Università di Firenze, Tesi di laurea in lettere e filosofia, a.a. 2002/2003.
[18] Lettera ad Emilia Peruzzi del 31 agosto 1880 in V.Pareto, *Lettere ai Peruzzi. Anni 1878-1900*, a cura di Tommaso Giacalone Monaco (vol.XXVII-2 delle *Oeuvres Complètes* di Vilfredo Pareto), Genève, Droz, 1984, pp.89-90.
[19] Lettera a Celestino Bianchi del 12 novembre 1874 in V.Pareto, *Lettres 1860-1890*, pubblicate da Giovanni Busino (vol.XXIII delle *Oeuvres Complètes* di Vilfredo Pareto), Genève, Droz, 1981, pp.61-63.
[20] Deputato uscente del collegio, rieletto nel ballottaggio del 15 novembre successivo nonché socio-fondatore della Società per l'Industria del Ferro, cui apparteneva la ferriera di San Giovanni Valdarno che Pareto dirigeva dalla fine del 1873.
[21] Lettera ad Ubaldino Peruzzi del 12 novembre 1874 in V.Pareto, *Lettres 1860-1890*, cit., pp.64-65.
[22] Lettera a Celestino Bianchi del 12 novembre 1874 cit. In tale lettera-articolo, Pareto illustra anche la sua visione del comportamento elettorale ottimale: precisato che l'elettore-lavoratore non deve ritenersi in obbligo di votare allo stesso modo del suo datore di lavoro, ritiene che si debbano preferire i candidati che, con giudizio illuminato ed indipendente, antepongano gli interessi dell'Italia a quelli del collegio.
[23] Lettera ad Emilia Peruzzi del 18 novembre 1874 in V.Pareto, *Lettere ai Peruzzi. Anni 1872-1877*, a cura di Tommaso Giacalone Monaco (vol.XXVII-1 delle *Oeuvres Complètes* di Vilfredo Pareto), Genève, Droz, 1984, pp.89-90.
[24] Lettera a Carlo Fenzi del 16 novembre 1874 in V.Pareto, *Lettres 1860-1890*, cit., pp.66-67.
[25] t.giacalone-monaco, *Due sconfitte elettorali di Vilfredo Pareto*, "Cahiers Vilfredo Pareto", 1965, n.5, pp.25-39.
[26] Lettere ad Ubaldino Peruzzi del 3 e 4 maggio 1880 in V.Pareto, *Lettres 1860-1890*, cit., pp.208-209 e ad Emilia Peruzzi del 4 maggio 1880 in V.Pareto, *Lettere ai Peruzzi. Anni 1878-1900*, cit., pp.89-90.
[27] Lettere ad Ubaldino Peruzzi del 6 e 8 maggio 1880, in V.Pareto, *Lettres 1860-1890*, cit., pp.210-212.
[28] G.Ceccarelli, *La competizione elettorale nell'Italia liberale: il collegio di Montevarchi*, cit., p.68.
[29] Il suicida, nelle lettere che aveva lasciato ai parenti, aveva protestato a Pareto la sua correttezza contabile, del resto confermata da una successiva indagine della Banca Generale (principale azionista della neo-costituita Società delle Ferriere Italiane, che aveva rilevato le attività della Società per l'Industria del Ferro e della quale Pareto era stato nominato direttore generale) e li aveva invitati a proseguire la lite giudiziaria con il notaio Leopoldo Cantucci, ex-cassiere della ferriera, notabile locale, nonchè amico e padrone di casa di Pareto. Cantucci aveva risposto ponendo Pareto sopra ogni sospetto, segnalando che i risultati della citata indagine interna erano noti solo a quest'ultimo, sempre molto riservato in merito agli affari aziendali, e che la diatriba che aveva opposto il notaio ad Orlandini non poteva ritenersi risolta da una verifica contabile cui il defunto aveva partecipato direttamente. La "Gazzetta Aretina" rispose velenosamente a Cantucci ricordandogli di essersi dimesso, a seguito della vicenda dell'ammanco, solo dopo che il sostituto *pro-tempore* di Pareto gli aveva impedito fisicamente l'accesso agli uffici, "Gazzetta Aretina", 30 ottobre e 6 novembre 1880. Pareto, lettera ad Emilia Peruzzi del 22 ottobre 1880 in V.Pareto, *Lettere ai Peruzzi. Anni 1878-1900*, cit., pp.116-117, scagionò Orlandini da qualunque addebito.
[30] *Principiamo* , "Fieramosca", 1° ottobre 1882, p.1.
[31] A.Malatesta, *Ministri, deputati, senatori dal 1848 al 1922*, vol.I, cit., p.189.
[32] A.Bicci, *Lo scrutinio di lista e la sopravvivenza dello spirito campanilistico. Il caso del terzo collegio di Firenze*, cit., p.159.
[33] "Il popolo pistoiese", 22 luglio, 19 agosto e 9 settembre 1882.
[34] Ringrazio vivamente la signora Deanna Meoni, dell'amministrazione comunale di Montale, per l'informazione.
[35] A.Bicci, *Lo scrutinio di lista e la sopravvivenza dello spirito campanilistico. Il caso del terzo collegio di Firenze*, cit., p.155.
[36] Laureatosi il 31 dicembre 1870 alla Scuola di Applicazione per gli Ingegneri di Torino (e quindi probabile compagno di studi di Pareto, laureatovisi, come ben noto, un anno prima), aveva diretto la ferriera di Mammiano e, tornato nella natia Prato per dirigervi una fonderia, era rimasto in rapporti d'affari con Pareto.
[37] *Movimento elettorale*, "La Nazione", 22 settembre 1882.
[38] Pareto, in una lettera del 20 settembre 1882 (custodita nel Fondo Turri-Pistoia), prega l'industriale della montagna pistoiese Cipriano Turri di provvedere alla distribuzione in loco di una cinquantina di copie dell'articolo. Apprezzamenti su Pareto, analoghi a quelli della "Nazione", saranno ripetuti in "Il popolo pistoiese", 7 ottobre 1882. Peraltro, durante la campagna elettorale, Pareto lamenterà di essere avversato sulla Montagna, per quanto velatamente, da Giovanni Cosimo Cini (1840-1930) e da un non meglio identificato signor Farina, lettera ad Emilia Peruzzi del 20 ottobre 1882 in V.Pareto, *Lettere ai Peruzzi. Anni 1878-1900*, cit., pp.222-223.
[39] Conservata in Fondo Turri-Miscellanea anno 1882.
[40] Lettera a Cipriano Turri del 28 settembre 1882, in Fondo Turri, Cartella Ferrovia Pracchia-Lima.
[41] Dove Pareto avrebbe contato sull'apprezzato sostegno del pubblicista locale Giulio De' Rossi, lettera ad Emilia Peruzzi del 14 ottobre 1882, in V.Pareto, *Lettere ai Peruzzi. Anni 1878-1900*, cit., p.220.
[42] *Nostra Corrispondenza da Pistoia*, "Il Fieramosca", 22 ottobre 1882, p.2.
[43] A.Malatesta, *Ministri, deputati, senatori dal 1848 al 1922*, vol.III, cit., p.235.
[44] Lettera ad Emilia Peruzzi del 14 ottobre 1882, cit., p.220.
[45] Che era stato collocato, con l'avvocato Ugo Michelozzi ed il signor Michele Amedei, anche in un'effimera, e non meglio precisata, lista monarchico-costituzionale, *Nostra Corrispondenza. Da Pistoia*, "Fieramosca", 8 ottobre 1882, p.2,
[46] Lettera a Ippolito Martelli-Bolognini dell' 11 ottobre 1882 in V.Pareto, *Lettres 1860-1890*, cit., p.131.
[47] Espresso segnatamente in *Il disegno di legge contro gli abusi del clero.* «Nuova Antologia», 15 gennaio 1877, pp.139-162, ora in V.Pareto, *Écrits politiques. *Lo sviluppo del capitalismo (1872-1895)* (vol.XVIIdelle *Oeuvres Complètes* di Vilfredo Pareto), Genève, Droz, 1989, pp.108-134.
[48] Lettera ad Ubaldino Peruzzi del 18 ottobre 1882, in V.Pareto, *Lettres 1860-1890*, cit., p.232.
[49] Lettere ad Emilia Peruzzi del 14 ottobre 1882, cit., p.221 e del 16 ottobre 1882 in V.Pareto, *Lettere ai Peruzzi. Anni 1878-1900*, cit., p.222, ad Ubaldino Peruzzi del 18 ottobre 1882, cit.
[50] Pareto ritenne difficile tenere comizi perché, in presenza di un dibattito partitico estremamente disordinato, correva sempre il rischio di "urtare la suscettibilità di qualcuno", lettera ad Emilia Peruzzi del 16 ottobre 1882, cit.

[51] Lettera ad Emilia Peruzzi del 16 ottobre 1882 cit., p.222. Trattasi del senatore Francesco Finocchietti, proprietario di terreni confinanti con quelli della Società del Ferro e con il quale Pareto aveva aperta una controversia giudiziaria, lettere ad Emilia Peruzzi, in V.Pareto, *Lettere ai Peruzzi. Anni 1878-1900*, cit., del 13 marzo e 25 aprile 1881 e del 22 febbraio 1883, pp.134, 143, 239.
[52] Riproduciamo tale documento nell'appendice II
[53] *Cose locali. Un futuro candidato*, "I Ciompi", 1° ottobre 1882, p.3
[54] "Il Popolo Pistoiese", 7 ottobre 1882. Un discorso che Pareto aveva in programma a Pistoia per domenica 22 ottobre, lettere ad Emilia Peruzzi del 16 e 20 ottobre 1882, cit., p.222, sembra che gli venne impedito da Martelli-Bolognini perché quest'ultimo sapeva "di non poter fare altrettanto, in conseguenza della sua poca capacità", *Nostre Corrispondenze. Da Pistoia*, "I Ciompi", 22 ottobre 1882, p.4.
[55] *Ai difensori dell'Ing.Pareto*, "Fieramosca", 22 ottobre 1882, p.3.
[56] *La scelta del deputato*, "Bollettino Elettorale", 24 ottobre 1882. Nell'ultimo numero, il "Bollettino Elettorale", *All'autore dell'articolo "Regole"*, 29 ottobre 1882, p.1, afferma che la candidatura di Ciardi integra le seguenti qualità: Salda fede monarchica, onestà, disinteresse, abilità e cittadinanza pratese.
[57] *Confronti*, "Bollettino Elettorale", 24 ottobre 1882
[58] "Il Riflesso", 8 ottobre 1882.
[59] "Il Progresso", primo ottobre 1882.
[60] *Agli elettori*, "Bollettino Elettorale", 28 ottobre 1882, p.1, "Il Progresso", 28 ottobre 1882.
[61] A tali accuse, Cerutti rispose con una lettera aperta alla signora Ciampini e pubblicando una lettera a discolpa di Pareto in *Risposte*, "L'Elettore pratese", 29 ottobre 1882, p.1. L'ultimo atto di tale diatriba elettorale fu una *Lettera aperta all'Ingegner Attilio Cerutti* pubblicata dal "Bollettino Elettorale", 29 ottobre 1882, p.1.
[62] Lettere ad Emilia Peruzzi del 16 ottobre 1882, cit. e del 26 ottobre 1882 in V.Pareto, *Lettere ai Peruzzi. Anni 1878-1900*, cit., p. 224.
[63] "L'Elettore Pratese", 29 ottobre 1882
[64] L'argomento polemico su cui il foglio di Cerutti ed il citato "Bollettino" di Ciardi si sferrarono i colpi più pesanti fu il modo, sleale secondo il foglio ciardiano, con cui Cerutti aveva costituito a Prato il comitato elettorale pro-Pareto, facendo credere ai suoi membri che Ciardi non si sarebbe ripresentato, *Carte in tavola*, "L'Elettore pratese", senza data, p.1, *Carte in tavola*, "Bollettino elettorale", 28 ottobre 1882, pp.1-2.
[65] A.Bicci, *Lo scrutinio di lista e la sopravvivenza dello spirito campanilistico. Il caso del terzo collegio di Firenze*, cit., p.162, tab.I, ricostruita da Bicci sulla base dei dati da lui trovati all'Archivio di Stato di Pistoia, all'Archivio comunale di Prato e sul "Popolo pistoiese". Alcune irregolarità intervenute in diverse sezioni elettorali, *ibidem* p.163, spiegano la leggera differenza rispetto ai risultati riportati dal numero del 18 novembre 1882 della "Stella di Savoia", il periodico elettorale di Martelli-Bolognini che, attribuiti a Bastogi 2889 voti, a Martelli-Bolognini 2538 voti ed a Villani 2341 voti, colloca Pareto al sesto posto con 1957 suffragi.
[66] Essendo decaduto il 20 giugno 1883, per incompatibilità, Villani, nell'elezione suppletiva, tenutasi il 15 luglio 1883, venne eletto Ciardi che ottenne 2.664 voti contro i 2.650 andati a Marini, A.Bicci, *Lo scrutinio di lista e la sopravvivenza dello spirito campanilistico. Il caso del terzo collegio di Firenze*, cit., pp.163-164.
[67] Elaborazione personale dei dati di A.Bicci, *Lo scrutinio di lista e la sopravvivenza dello spirito campanilistico. Il caso del terzo collegio di Firenze*, cit., p.162, tab.I, cit.
[68] Ex-aequo con Camici.
[69] Ex-aequo con Campanella e Guerrazzi.
[70] In tale località, Pareto dice di aver dovuto contrastare la propaganda condotta contro di lui dai citati Giovanni Cosimo Cini e Farina, lettera ad Emilia Peruzzi del 20 ottobre 1882, cit., p.223.
[71] Ex-aequo con Martelli-Bolognini.
[72] Cerutti, durante la campagna elettorale, si era vantato di poter garantire a Pareto ben 4200 voti, "Il Riflesso", 8 ottobre 1882.
[73] Lettera ad Emilia Peruzzi del 30 ottobre 1882, cit.
[74] Ma Ciardi ottenne a Pistoia solo 492 suffragi, piazzandosi solo settimo, A.Bicci, *Lo scrutinio di lista e la sopravvivenza dello spirito campanilistico. Il caso del terzo collegio di Firenze*, cit., p.162, tab.I, cit.
[75] Dove Martelli-Bolognini ottenne solo 160 suffragi, piazzandosi solo nono, A.Bicci, *Lo scrutinio di lista e la sopravvivenza dello spirito campanilistico. Il caso del terzo collegio di Firenze*, cit., p.162, tab.I, cit.
[76] Lettera ad Emilia Peruzzi del 20 ottobre 1882, cit., p.222.
[77] "Stella di Savoia", 5 novembre 1882.
[78] Lettera ad Emilia Peruzzi del 26 ottobre 1882, cit.
[79] Lettera ad Emilia Peruzzi del 25 ottobre 1882 in V.Pareto, *Lettere ai Peruzzi. Anni 1878-1900*, cit., p.224.
[80] Lettera ad Emilia Peruzzi del 31 ottobre 1882 in V.Pareto, *Lettere ai Peruzzi. Anni 1878-1900*, p.226.
[81] Lettere ad Emilia Peruzzi del 30 ottobre 1882 in V.Pareto, *Lettere ai Peruzzi. Anni 1878-1900*, cit., p.225 e del 31 ottobre 1882, cit.
[82] Lettera ad Ubaldino Peruzzi del 16 febbraio 1886 in V.Pareto, *Lettere ai Peruzzi. Anni 1878-1900*, cit., pp.622-623.
[83] Archivio Storico del Comune di San Giovanni Valdarno, Serie I, 3, p.106.
[84] *ibidem*, p.129.
[85] *ibidem*. Gli altri membri del consiglio sono Vincenzo Mannozzi-Torrini, Filippo Maestrini, Pierfrancesco Corsini di Ljatico, Torello Formichini, Costantino Cerrina (il maggior contribuente di SGV), il dr.Francesco Sansoni, Pietro Polverini, Luigi Guiggiani, Leopoldo Cantucci, Fortunato Rosai, Gherardo Maddii, Francesco Ceccherini, *ibidem*, pp.1, 71.
[86] *ibidem*, p.137.
[87] *ibidem*, p.139.
[88] *ibidem*, pp.86, 141.
[89] *ibidem*, p.156.
[90] *ibidem*, p.211.
[91] Archivio Storico del Comune di San Giovanni Valdarno, Serie I, 5, p.18.
[92] *ibidem*, p.103.
[93] *ibidem*, p.141.
[94] Di cui facevano parte Giuseppe Furiosi (che era stato nominato, con decreto reale del 6 febbraio 1881, sindaco di San Giovanni Valdarno per il triennio 1880-1882, *ibidem*,, p.151), Pietro Mannozzi-Torrini, Enrico Rosai e Maffei, *ibidem*, p.103.
[95] *ibidem*, p.171.
[96] *ibidem*, p.174.
[97] *ibidem*, p.176.
[98] *ibidem*, p.180.
[99] *ibidem*, p.181.
[100] *ibidem*, p.183.

101 *ibidem*, p.188.
102 *ibidem*, p.222.
103 *ibidem*, p.242.
104 *ibidem*, pp.244-246.
105 *ibidem*, p.250.
106 108

Alessandro Volpi
Università di Pisa

Aspetti del marcato finanziario toscano nell'Ottocento

a) Mercanti-banchieri

Il mercato finanziario e creditizio toscano per buona parte dell'Ottocento è stato caratterizzato dal ruolo dominante di una estesa rete di mercanti banchieri, le cui fortune, in diversi casi, risalivano al secolo precedente e si legavano ai fidi concessi al settore serico e ad alcuni patrimoni nobiliari in difficoltà. A tali attività si affiancarono con sempre maggior rilievo il rifornimento di mezzi di pagamento cambiari da spendere sulle varie piazze italiane ed europee, con funzioni di ordine monetario e, a partire dagli "anni francesi", la sottoscrizione di prestiti alle autorità pubbliche. Questo processo di rafforzamento di un gruppo sociale in grado di determinare appunto i confini di un vero e proprio mercato del credito e delle monete avvenne in larga misura attraverso l'instaurarsi di relazioni, sempre più intense, tra un numero crescente di case commerciali e di singoli scontisti, che, da soli, disponevano di risorse ancora troppo limitate; nessuna casa commerciale, per esempio, sarebbe stata in grado di garantire l'intera copertura di un prestito al Regno d'Etruria, né avrebbe potuto permettersi di finanziare l'approvvigionamento della materia prima serica[1]. Inoltre, un sistema continuo e ben rodato di rapporti consentiva di razionalizzare l'uso della massa monetaria metallica esistente in Toscana, frammentata in una miriade di spezzettature, e in diversi momenti composta da divise di differente origine e pressoché prive di corso legale. In questo senso, lo snodo decisivo per la costituzione di un mercato dai tratti ancora decisamente informali perché trascurato dalla legislazione Leopoldina era rappresentato dalla capacità, coltivata da tale gruppo di mercanti banchieri, di acquisire una durevole credibilità prima al proprio interno, dai singoli membri, e poi presso altre comunità mercantili, così da far circolare le tanto preziose cambiali senza eccessive e vincolanti verifiche in termini di copertura. In altre parole, la trasformazione delle cambiali in una moneta di pagamento condivisa ben oltre la reciproca conoscenza del traente e del trattario era la condizione necessaria per dotare di mezzi monetari un panorama economico che non disponeva, a sufficienza, di monete internazionali. I mercanti banchieri si proponevano di assolvere ad una simile funzione allargando la propria rete con l'ingresso di altri soggetti partecipi della loro stessa "professione", secondo geografie che dipendevano strettamente dalle rotte delle merci.

Merci, monete e credito si sovrapponevano così da rendere difficilissimo scindere mercato dei beni e mercato finanziario; questa sostanziale identificazione tendeva però a produrre due ulteriori conseguenze, foriere di significative trasformazioni. In primo luogo, dal momento che gli "artefici" dei mezzi di pagamento erano anche, assai spesso, commercianti sottoposti agli andamenti dei prezzi del mercato internazionale, tanto importante per la realtà granducale, molti di loro si convinsero ben presto dell'opportunità di rinunciare almeno in parte a lucrare sulle oscillazioni di prezzo delle monete e delle cambiali per poter condurre operazioni commerciali più sicure in termini di previsione di profitto. Numerosi mercanti banchieri abbandonarono pertanto l'"arte del cambista", producendo cambiali credibili su più piazze e, di fatto, stabili nelle loro "quotazioni" per vendere a miglior prezzo le proprie merci; in maniera quasi paradossale, quindi il fatto che i medesimi soggetti svolgessero più compiti sul mercato contribuì a distinguere meglio tali funzioni e a separare sia pur con notevoli difficoltà merci e cambiali. Occorre rilevare a questo proposito che la legislazione napoleonica esercitò un peso molto particolare: conferì infatti una maggiore certezza giuridica alle operazioni commerciali e introdusse una serie di garanzie in grado di consentire una sorta di corso legale alle cambiali effettivamente coperte. Ciò rese meno indispensabile la già ricordata credibilità "collettiva" e favorì il superamento delle speculazioni sui mezzi di pagamento a tutto vantaggio delle attività mercantili, le cui regole, ora codificate, venivano amministrate da organismi, Camere e Tribunali di Commercio, saldamente nelle mani del nucleo principale della comunità dei mercanti. Le stesse regole, peraltro, non ponevano specificazioni precise di ruoli e qualificavano la figura del commerciante con una fisionomia molto generale che le consentiva qualsiasi genere di operazione; ancora una volta pertanto la scelta su cosa fare era lasciata alla responsabilità dei mercanti e alla loro capacità di definirsi, spesso affidandosi all'esperienza e ad una cultura che andava lentamente prendendo corpo[2].

In secondo luogo, questa minore attenzione agli introiti permessi a lungo dal commercio cambiario e l'ormai compiuto definirsi di una rete di relazioni continentale, sia pur a macchia di leopardo, spinsero la comunità dei mercanti banchieri a introdurre nelle proprie maglie i sempre più diffusi titoli di origine finanziaria, a partire dalle quote di Debito pubblico dei principali Stati e dalle partecipazioni ferroviarie e imprenditoriali. Così, ancora una volta, lo stesso circuito e lo stesso mercato acquisirono i contorni di un più avanzato sistema di scambi finanziari, inducendo una sorta di "finanziarizzazione" indolore e forse decisamente incosciente dei soggetti commerciali.

1 Sul mercato finanziario nella Toscana dell'Ottocento si vedano tra gli altri, nell'ambito di una produzione storiografica che sta acquisendo buone dimensioni, A. Volpi, *Banchieri e mercato finanziario in Toscana (1801-1860)*, Firenze, Olschki, 1997, F. Bertini, *Nobiltà e finanza fra 700 e 800. Debito e affari nella Firenze napoleonica*, Firenze, Centro editoriale toscano, 1989, ID., Michele Giuntini. *La carriera di un banchiere privato nella Toscana dell'Ottocento (1777-1845)*, Firenze, Olschki, 1994, A. Giuntini, *Soltanto per denaro. La vita, gli affari di Emanuele Fenzi negoziante banchiere fiorentino nel Granducato di Toscana*, Firenze, Polistampa, 2002.

2 A. Volpi, *Vieusseux negociant*, in "Antologia", 1997, pp. 35-49, ID., *Morale e cultura mercantile: Sismondi e gli altri*, in *Sismondi e la civiltà toscana*, Firenze, Olschki, 2002, pp. 423-451.

La medesima comunità mercantile fu in Toscana, come del resto in molte altre parti d'Italia, protagonista della creazione delle prime società per azioni di natura bancaria, in particolare delle Casse di sconto, alle quali fornì gran parte del loro capitale, superando non poche resistenze di ordine culturale. Tra i tanti esempi possibili di un simile fenomeno compare la polemica contenuta sulle pagine dell'"Indicatore livornese", un giornale certo sensibile agli interessi del commercio labronico e assai attento alle dinamiche di una città dove le anonime per azioni e le accomandite cominciavano a prendere piede. Sulle sue colonne nel giugno del 1829 trovò spazio un polemico "Prospetto di una Società per azioni", con finalità assicurative, in cui si stigmatizzava la diffusione di simili iniziative e si individuava una serie di cautele, pressoché infinita, per renderle innocue[3]. Qualche giorno più tardi, il medesimo giornale, dopo aver accolto una lettera di protesta contro il precedente articolo, ribadiva le tesi espresse rafforzandole con l'argomentazione secondo cui la deresponsabilizzazione consentita dalle anonime minacciava in modo grave il codice etico dei commercianti e dei produttori che avrebbero dovuto rispondere invece direttamente delle loro azioni[4]. Erano i toni che avrebbero caratterizzato a lungo la produzione letteraria e giornalistica di Francesco Domenico Guerrazzi, autore nel 1854 di un denso racconto dal suggestivo titolo "i misteri della piccola cambiale", comparso a puntate sulla rivista di ispirazione democratica l' "l'Euterpe" dove ricorrevano tutti i cliché condivisi da una parte significativa della cultura toscana nei confronti degli strumenti della finanza contemporanea. Ad attenuare simili ostilità aveva preso consistenza, dalla metà degli anni venti, il culto nutrito dai moderati e dai democratici di ispirazione sansimoniana nei confronti dello "spirito di associazione" come mezzo precipuo della nuova nozione di progresso; tuttavia l'applicazione di esso al di fuori di una pur estesa gamma di istituzioni benefiche e caritatevoli, comprese naturalmente le Casse di risparmio, restava assai limitata e le "bancofobie", avverse ad ogni traccia di speculazioni, continuavano ad essere prevalenti persino in consessi illuminati come l' Accademia dei georgofili. Contribuivano a queste diffidenze anche le paure nei riguardi dell'interesse sui capitali e della loro remunerazione scissa dal lavoro in quanto tale, tema di cui Raffaello Lambruschini scrisse a più riprese. Era dunque quasi inevitabile che le nuove società per azioni trovassero adesioni soprattutto tra i commercianti, certo meno vincolati a questo genere di timori di matrice "confessionale" e non di rado provenienti dalla folta comunità israelitica o da altri gruppi religiosi, per i quali questo tipo di appartenenza costituiva un ulteriore elemento di consolidamento del sistema di reciproche relazioni.

3 "Indicatore livornese", n. 16, 15 giugno 1829.

4 Ivi, n. 18, 29 giugno 1829.

Nell'ottica dei mercanti banchieri poi le Casse di sconto, nella forma delle società per azioni, assolvevano ad alcune importanti funzioni. In primo luogo tali istituti, che, come è noto, nacquero a Firenze, a Livorno e in seguito a Siena, Pisa e Lucca, sia pur con caratteristiche almeno in parte differenti, dovevano garantire una discreta produzione di carta moneta regolarmente accettata in pagamento entro i confini del mercato interno regionale. In realtà, era soprattutto il biglietto della Cassa di sconto di Firenze, che godeva di un'ampia copertura statale, tanto da permetterle di superare non poche traversie gestionali e di disporre di un vero e proprio corso legale, a circolare in più aree del granducato; tuttavia anche il biglietto della Cassa livornese poteva essere utilizzato per pagare la non trascurabile tassa di commercio introdotta con il porto franco nel 1834 mentre a Pisa la carta emessa assolveva a compiti di finanziamento delle prime timide iniziative imprenditoriali. In tutti i casi dunque i biglietti creati dalle Casse di Sconto risultavano uno strumento efficace che i mercanti banchieri, azionisti di simili istituti e ben presenti nei loro consigli di amministrazione, potevano impiegare come moneta corrente sul versante interno, riservando le cambiali ai traffici internazionali, nell'ambito di una sorta di divisione funzionale alla razionalizzazione delle risorse adoperabili. A Siena, si era pensato persino di consentire l'utilizzazione dei depositi per emettere carta moneta, anticipando alcuni aspetti delle future banche "miste", senza riuscire però a conseguire significativi effetti soprattutto per la concorrenza del Monte dei Paschi e per la scarsa vocazione commerciale della città. E' certo che la nuova rete di Casse di Sconto approvvigionava il settore commerciale del credito di un nuovo mezzo che avrebbe finito però per provocare negli anni successivi, e almeno fino alla conclusione del secolo, quando prenderanno vita le istituzioni bancarie di "seconda generazione", una sostanziale confusione fra emissione e finanziamento. La volontà e la necessità di moltiplicare in maniera artificiale la moneta bancaria, in presenza di una non trascurabile resistenza all'investimento di capitali, e la evidente sovrapposizione fra mercanti banchieri e consigli di amministrazione delle Casse di sconto, dotate di più o meno esplicite prerogative di corso legale "regionale", non contribuivano in alcun modo a fare chiarezza e ad introdurre distinzioni precise tra i diversi ambiti dell'attività economica; una confusione, estremamente funzionale all'atto pratico e sapientemente coltivata dalle già ricordate élite mercantili, alla quale peraltro contribuivano due altri dati. In primis, le difficoltà di una definizione di ordine teorico del nascente mercato creditizio e

dei suoi rapporti con quello monetario, riflessione che mancò quasi totalmente nella Toscana granducale. In secondo luogo convergeva in tal senso la già accennata "finanziarizzazione" dell'economia regionale, avviatasi dalla fine degli anni Quaranta, quando presero consistenza in numero crescente società d'impresa strutturate nella forma delle società per azioni o in accomandita[5]; un fenomeno che provocò allarmate reazioni persino nella stampa di matrice democratica come nel "popolano" di Firenze, dove comparvero alcuni articoli contro la proliferazione degli "scontisti" e dei loro molteplici interessi[6], e nelle ben più auguste stanze dell'Accademia dei Georgofili, dove tuonavano gli strali di Enrico Poggi. In tali società confluì, spesso, un nocciolo duro di sottoscrittori, in molti casi dotati di partecipazioni bancarie che utilizzavano i biglietti delle Casse per lo sconto di cambiali in gran parte emesse da loro stessi, attuando una vera e propria moltiplicazione delle disponibilità; soprattutto tendevano a sostituire monete deboli con carte ben più solide. Si trattava di monete deboli perché prodotte da mercanti il cui impegno andava moltiplicandosi in diversi settori, sempre più distanti dalla vocazione mercantile originaria. Era naturale infatti che l'assunzione delle vesti di sottoscrittori in molti settori suscitasse nei percettori delle cambiali di tali soggetti qualche resistenza. Quindi la conversione in biglietti di banca garantiti dallo Stato e dalla comunità dei commercianti, piuttosto che dai singoli membri di essa, risultava estremamente utile per dilatare i confini di un'economia precaria in termini di capitali.

Del resto, l'investimento rivolto ad iniziative produttive ed imprenditoriali in senso specifico non trovava accoglienza neppure nell'altro grande comparto bancario della Toscana ottocentesca, rappresentato dalle Casse di Risparmio, nate sull'onda di quella fiorentina del 1829 e impegnate, sulla base degli Statuti, a finanziare amministrazioni pubbliche e comunitative. E' vero che in parte queste erogazioni avvenivano attraverso lo sconto di cambiali degli accollatari dei lavori condotti per esse, e quindi assolvevano a compiti di stimolo dell'economia locale, tuttavia tra i patrocinanti delle Casse e nelle regole legislative restava ferma l'opposizione ad ipotesi di destinazione dei depositi raccolti verso attività d'impresa perché ritenute troppo pericolose per le sorti degli stessi risparmiatori. Un'opposizione che rimase tale nonostante la connotazione sociale dei depositanti fosse sempre meno legata a gruppi deboli, come avrebbe richiesto l'originaria vocazione caritatevole, e maggiormente dipendente dalle fortune dei "ceti medi", artigiani e proprietari, alla ricerca di una ragionevole resa del loro denaro. Fu di fronte a simili resistenze che il marchese Cosimo Ridolfi, come noto uno dei fondatori della Cassa di Risparmio fiorentina, propose nel 1844 una riforma statutaria che privilegiasse nella destinazione dei depositi gli impieghi a lungo termine con dichiarato scopo produttivo; la sua richiesta non venne però accolta e lo stesso Ridolfi si convinse allora della necessità di concepire una Società generale di credito mobiliare, sul modello delle esperienze francesi dei fratelli Perire, creata nel 1845 e indirizzata, in realtà senza troppo successo anche per gli ostacoli normativi, a sostenere la costituzione di imprese ferroviarie[7].

b) Mercato "informale" e banca unica

Queste considerazioni possono essere adoperabili per qualificare meglio lo stesso processo di trasformazione delle strutture economiche toscane negli anni Cinquanta. Durante tale fase si assistette alla moltiplicazione dei titoli mobiliari, dalle ferrovie, alle miniere, alle assicurazioni, fino al Debito pubblico, che rappresentarono un'insieme di occasioni in parte create, in parte recepite da questo gruppo che di fatto rinunciò a specializzarsi, a scegliere un unico ambito operativo, impegnandosi invece nella proficua attività di compravendita di titoli e puntando al guadagno a breve, spesso di pura speculazione, piuttosto che alla resa più dilazionata degli investimenti. Molti indicatori sembrano confermare che già nel 1852-53 il valore nominale complessivo dei titoli emessi sulle piazze toscane occupava il primo posto su scala nazionale e da più fonti appare profilarsi la stima di una capitalizzazione annua, in quella fase, vicina ai 150 milioni di lire, con una leggera flessione dopo l'unità[8].

L'impressione, in sostanza, è quella di un solo ceto "economico" che non volle farsi interprete di una nuova imprenditorialità, e forse neppure del recupero di tracce del passato manifatturiero, per costruire un mercato finanziario in buona misura autoreferente rispetto al sistema produttivo e aggregato invece alle grandi piazze internazionali; un mercato che tese a perfezionare il proprio ruolo di collocatore anche di partite di Debito pubblico, "nazionale" ed estero. In questo senso la presenza sulle piazze toscane di Firenze e di Livorno di varie succursali di banchi europei che avevano il compito di smistare i titoli intermediati, in genere di rendita pubblica e di società ferroviarie, arricchiva il quadro di ulteriori offerte, spesso combinate tra loro o con titoli locali. In tale circuito spiccavano le ditte Traxler e McBean a Livorno, Cunliffes, Brooks & C., Glyn, Mills & C., Franks and Whatman, a Firenze, dove si erano insediati stabilmente, grazie ai rapporti con la Casa Fenzi, gli agenti della londinese Barings.

5 Marco Doria ha messo in luce un processo di differenziazione degli impieghi di capitali da parte dell'imprenditoria serica, come tipico dell'intera realtà italiana: "La descrizione e la valutazione del ruolo dell'imprenditoria serica non può esaurirsi in un'analisi tutta interna al settore. Produzione e commercio delle sete richiedono ingenti somme di denaro e generano abbondanti profitti , contribuendo in maniera decisiva al processo di accumulazione del capitale, reinvestito nell'attività bancaria ma non solo in essa. Oltre a servire all'acquisto sicuro di titoli del debito pubblico e a finanziare la costruzione di linee ferroviarie, capitali di origine serica si rivolgono verso altri settori manifatturieri" (*Gli imprenditori tra vincoli strutturali e nuove opportunità*, in *Storia d'Italia*, 22, *Industria. Imprenditori e imprese*, p. 632).

6 Si veda in particolare l'articolo uscito nel numero del 26 giugno 1848. Articoli di tono simile erano comparsi sul "Corriere livornese" (24 agosto 1847) e sul "Sabatino" (23 ottobre 1847).

7 A. Volpi, *Banchieri e mercato finanziario*, cit., pp. 204-260.

8 A. Volpi, *Banchieri e mercato finanziario*, cit., p. 266.

Tutto ciò, in particolare, dopo che si era esaurita la fase del 1848-49 allorché i governi "di guerra" avevano introdotto, per legge e in nome della politica dell'emergenza, controversi corsi forzati. L'emissione di buoni fruttiferi del Tesoro non convertibili, da parte del ministro Adami, aveva scatenato infatti una concorrenza nei confronti dei biglietti di banca, divenuti meno convenienti, ed aveva indotto lo stesso ministro a concedere un'analoga prerogativa di inconvertibilità alla carta moneta della Cassa di sconto di Firenze, suscitando le dure proteste di quella di Livorno. Così, durante la breve "dittatura" di Guerrazzi, anche la banca labronica aveva ottenuto una condizione simile, dando origine ad una fase in cui esisteva in Toscana un denaro "pubblico", mentre andavano rapidamente defilandosi i banchieri privati e i loro capitali. Con il ritorno dei Lorena, questa fulminea parentesi si chiudeva, non senza strascichi[9]. La comunità dei mercanti banchieri, composta alla fine degli anni Cinquanta, solo a Firenze di una ventina di operatori di notevoli dimensioni[10], si impegnò allora a collaborare in maniera decisa ai collocamenti delle partite dei prestiti pubblici prima e del rinato Consolidato poi e al tempo stesso indirizzò le Casse di sconto a sostenere le già citate operazioni finanziarie, verso cui si cercava di far confluire anche azionisti di altre zone italiane ed esteri. Sarebbe estremamente interessante, in questo senso, capire quali fossero le reali motivazioni che favorirono lo sviluppo in Toscana di quel mercato finanziario al quale si faceva riferimento, durante una fase certo non aperta sul piano politico, in cui anzi si manifestava con forza la volontà lorenese di tornare "asburgica", anche con scelte "discutibili" quale quella di depotenziare il porto di Livorno a vantaggio della centralità "mediterranea" di Trieste. Forse, il rischio della "finanziarizzazione" era connesso proprio a tale clima politico; in Toscana si poteva partecipare ai collocamenti azionari delle nascenti ferrovie, volute dalla politica del ripristinato granduca, perché esisteva una normativa commerciale assai funzionale, senza grosse pretese di versamento reale del capitale nominale. Nella sostanza l'unico organo, al di là delle autorità giudiziarie in senso stretto, che era chiamato ad esprimere un parere sulla costituzione di nuove società era il Consiglio di Stato, successo in questo compito nel 1849 alla Regia Consulta e animato da una linea di condotta nella quale era prevalente la sola, ed insufficiente, attenzione ad evitare le modifiche staturarie delle società una volta ricevuta l'autorizzazione. Non esisteva invece una Borsa valori, nonostante le intenzioni di crearla espresse dal ministro Baldasseroni fin dal 1850: la sua ipotesi di una sede regolata di negoziazione dei titoli, in concorrenza con il mercato informale dei banchi privati, si scontrò dapprima con le resistenze della Camera di Commercio di Firenze e poi, quando, nel 1852 le esigenze di collocamento dell'ingente massa di valori mobiliari, accresciuta dal Consolidato pubblico, parevano aver convinto tali soggetti, con i risentimenti di Leopoldo II nei confronti della stessa Camera di Commercio e dei suoi amministratori, "politicamente infidi". Fu necessario attendere il 1858 perché venisse concesso il via libera decisivo, ma l'effettiva apertura della nuova istituzione si ebbe soltanto dopo l'unità nazionale[11]. In tale panorama si potevano quindi porre in essere le speculazioni che tanto avevano spaventato il conte Petitti con l'immissione sul mercato di "promesse" di azioni fittizie, sottoscritte in parte dagli stessi promotori, quotate a caro prezzo e poi subito cedute ad ignari compratori[12]; speculazioni piuttosto che investimenti in quanto era appunto il duro contesto politico, contraddistinto da un paradossale "lassismo" normativo in materia finanziaria, a non promettere rendimenti di lungo periodo. Risultava difficile infatti pensare a rese produttive quando si privilegiavano tracciati ferroviari non del tutto coerenti con le potenziali direttrici dello sviluppo regionale e si indeboliva la realtà portuale livornese. Persino la ricerca, alimentata dall'autorità granducale, di rilevanti partner stranieri poteva stimolare negli investitori toscani la prospettiva di una partecipazione a tempo limitato alle nuove società, così da sfruttare i rialzi garantiti dall'annuncio di presenze tanto importanti.

Certo l'indubbio processo di ingigantimento della mole delle operazioni finanziarie contribuì non poco a far concepire ipotesi di unificazione dell'emissione a livello granducale per potenziare la circolazione monetaria stimata intorno ai 90 milioni di lire, di cui una ventina in biglietti delle banche di sconto[13]. Una sola banca, dotata di corso legale, avrebbe razionalizzato lo sconto delle cambiali, avrebbe favorito l'acquisto di titoli, privati e pubblici, e soprattutto avrebbe messo nelle mani dell'ormai maturo gruppo finanziario-commerciale gli strumenti di una vera e propria politica monetaria solo in parte condivisa con il governo. In contrasto con un simile percorso, in realtà, si poneva il ricordato clima politico di cupa restaurazione, seguito all'occupazione austriaca e culminato nell'abrogazione dello Statuto, che spingeva il Segretario granducale Giovanni Baldasseroni a concepire la creazione di un forte istituto "centrale", in grado di sostenere il Debito pubblico eliminando così la dipendenza dalla comunità dei banchieri privati, alcuni dei quali compromessisi con i fatti del 1848-49, e "depurando" l'azionariato delle Casse di Sconto dalla presenza di sottoscrittori legati al mondo del moderatismo. In alcune di

9 A. Volpi, *Discussioni finanziarie nella Toscana del 1849*, in *I laboratori toscani della democrazia e del Risorgimento*, Pisa, Ets, 2004, pp. 187-214, ID., *Gli affari di Bastogi di Bastogi: temi finanziari nel carteggio di Vincenzo Salvagnoli*, in *Il risorgimento nazionale di Vincenzo Salvagnoli*, Pisa, Pacini, 2004, pp. 191-224.

10 *Guida civile, amministrativa, commerciale della città di Firenze*, Firenze, Tofani, 1862.

11 R. Ristori, *La Camera di Commercio e la Borsa di Firenze*, Firenze, Olschki, 1963, pp. 80-97.

12 I. Petitti, *Delle strade ferrate italiane e del miglior ordinamento di esse*, Capolago, 1845, in particolare p. 201.

13 Camera dei Deputati, *Relazione della Commissione parlamentare d'inchiesta sul corso forzoso dei biglietti di banca*, II, Firenze, Botta, 1869, pp. 339 e 369.

tali realtà infatti, accanto alla rete mercantile, si era profilato un insieme di vincoli che avvicinavano gli amministratori a iniziative societarie d'impresa, alla cui testa figuravano personaggi come Cosimo Ridolfi e Policarpo Bandini, destinati a divenire invise all'autorità governativa proprio dopo il biennio rivoluzionario.

In questo senso presero corpo in origine due idee distinte dell'unificazione dell'emissione di carta moneta a livello regionale – una "privata" ed una "pubblica" per adottare una forzata semplificazione – che in buona misura confluirono soltanto con la nascita della Banca Nazionale Toscana, alla fine degli anni Cinquanta, quando ormai il contesto politico stava rapidamente mutando e le pretese "assolutistiche" di Leopoldo II volgevano ad un triste epilogo. Comune ad entrambe era, come accennato, la preoccupazione di avere mezzi "artificiali" per sostenere la finanziarizzazione, quella del Debito statale, cara alla Segreteria di Finanze, e quella societaria, a cui erano sensibili i mercanti banchieri; questa preoccupazione condivisa, peraltro, può servire a spiegare meglio il già accennato "lassismo" in materia di normativa societaria. Se infatti si fossero posti vincoli stretti alla circolazione dei titoli, sarebbe stato difficile garantire l'acquisto delle partite di Debito statale - stimato nel complesso in quegli anni intorno ai 95 milioni di lire - poste sul mercato in misura crescente dopo il 1852 e in grado di trovare compratori soltanto con l'inserimento in una più generale offerta di titoli mobiliari, i rendimenti dei quali sarebbero stati oggetto di una sorta di somma algebrica da parte degli investitori. In caso contrario, senza mercato finanziario, le autorità granducali avrebbero dovuto fare ricorso ad un avvertibile incremento del prelievo fiscale, che si voleva invece tenere fermo ai consueti 7 milioni e mezzo di lire, soprattutto in un momento di forte compressione delle libertà politiche e di tagli alle spese. Derivavano da qui una serie di agevolazioni riconosciute ai titoli del Debito pubblico, come l'inconsistenza delle formalità di cessione, limitata alla semplice traduzione, il regime fiscale che non prevedeva l'inserimento di essi nella valutazione del reddito del possessore e l'immunità da sequestro, così favorevoli da non potere essere in parte almeno riconosciute ai titoli "privati".

Comune a Baldasseroni e al gruppo di banchieri privati che si riconoscevano di fatto nelle posizioni di Emanuele Fenzi era anche la convinzione secondo cui la nuova Banca unica avrebbe dovuto svolgere funzioni di controllo sul sistema bancario e finanziario nel suo complesso e sulla qualità dei titoli e delle carte monete circolanti; una attribuzione caldeggiata da alcuni autori toscani che si erano cimentati sul tema, come Giuseppe Mantellini, Raffaele Busacca e Bartolomeo Trinci. Ancora una volta i distinguo stavano nella natura pubblica o privata della Banca unica, dotata di simili competenze. In quest'ottica diventava decisivo capire se la neonata istituzione avrebbe dovuto sorgere dalla fusione delle preesistenti Casse di Sconto, con il travaso degli azionisti, oppure se si sarebbe trattato di una realtà sorta ex novo con nuovi sottoscrittori, tra i quali sarebbe figurata una massiccia presenza dello Stato. Nella prima direzione si mossero due progetti, uno concepito fin dal 1849 da Pietro Augusto Adami ed uno facente capo ad una cordata di banchieri guidata da Isacco Sonnino e Emanuele Fenzi a metà degli anni Cinquanta, che non ebbero però grande successo. Baldasseroni scelse al contrario la seconda strada, decidendo però di combinare la presenza dello Stato con il riconoscimento dell'azionariato precedente. Anche in tale caso, tuttavia, si scontrò con le ancora forti diffidenze dei possessori di titoli della Cassa di sconto di Firenze che temevano sia di non riuscire a conservare nella nuova istituzione il medesimo pacchetto di titoli posseduti sia di entrare a far parte di una Banca meno solida di quella di cui facevano parte[14]. Si arrivò così nella tarda primavera del 1857, in un clima politico ed economico che risentiva dell'azione cavouriana, a stendere un modello di Statuto della Banca Nazionale Toscana che faceva salvi gli interessi dei grandi azionisti fiorentini e livornesi, lasciando in vita le sedi nelle due città con castelletti fiduciari autonomi, e al contempo consegnava nelle mani dell'autorità pubblica il pacchetto di 250 azioni, già possedute nella Cassa fiorentina nonché una maggior influenza nella scelta delle cariche di vertice in quanto nominava tre dei nove membri del consiglio superiore della banca. Era però un compromesso complessivamente al ribasso, frutto dell'insieme delle incertezze di fronte ad un futuro difficile da prevedere; il capitale sociale veniva fissato in appena 8 milioni di lire toscane, del tutto insufficiente anche solo per garantire una crescita decente della circolazione bancaria, e l'azionariato riprendeva in maniera pedissequa quello della Casse di Firenze e di Livorno. Simili istituti, infatti, disponevano di un capitale rispettivamente di 2 milioni e di 1,5 milioni e mezzo di lire toscane; la differenza rispetto agli 8 della BNT era già compensata dall'aumentato volume di operazioni avviatosi dalla fine degli anni Quaranta e a consolidare l'impressione che la nuova istituzione nascesse tra mille cautele interveniva la successiva decisione presa nel 1860, dopo l'assorbimento delle Casse di Pisa, Siena, e Arezzo, di portare il capitale della BNT a 9.410.000 lire toscane, dato dagli 8 milioni originari più la mera somma dei capitali delle banche assorbite. Unicamente in seguito alla conversione del capitale in lire italiane, si deliberò un aumento da poco meno

14 A. Volpi, *Banchieri e mercato finanziario*, cit., pp. 290-309.

di 8 a 10 milioni, con una prima vera emissione di nuove azioni, che tuttavia non modificò in maniera significativa la fisionomia dell'istituito. Si può affermare, alla luce di ciò, che lo scontro tra Baldassaroni e i banchieri privati produsse una soluzione di estrema cautela, come se le reciproche diffidenze spingessero nella direzione di evitare la creazione di un organismo dotato di prerogative estese, che qualora fossero finite nelle mani di una delle due componenti del gioco avrebbero determinato pesanti effetti. Non è un caso, del resto, che lo Statuto originario della BNT prevedeva la possibilità di un aumento di capitale dopo cinque anni, ma solo a condizione di un rendimento dei titoli nei due anni precedenti superiore al 7 per cento e a patto che l'aumento fosse inferiore ad un terzo del capitale sociale.

c) Dopo l'Unità

In seguito all'unificazione nazionale, i termini della questione bancaria toscana cambiarono in maniera decisamente avvertibile, fatta eccezione per la stragrande maggioranza delle Casse di Risparmio, divenute ormai 27 e destinate a salire a 30 entro il 1863. Non si trattava più infatti delle tensioni fra l'autorità di governo e la comunità dei mercanti banchieri in relazione al controllo di un unico strumento monetario e creditizio, quanto della competizione con le altre banche di emissione del neonato Stato italiano e in particolare con la Banca Nazionale del Regno, impegnata nella apertura di più succursali su vaste parti del territorio della penisola, soprattutto nel Centro Nord. Il neoistituto Stato significava poi grandi affari, a partire dal finanziamento del Debito pubblico e delle prime grandi imprese ferroviarie, a cui anche i già ben rodati gruppi toscani intendevano partecipare. In questo senso era necessario ridisegnare le strutture bancarie e magari crearne di nuove per non restare esclusi da tale promettente circuito. Così avvenne nel caso della fondazione della Banca Toscana di Credito, il secondo istituto di emissione regionale, autorizzato nel 1860 con decreto firmato da Bettino Ricasoli e aperto nel dicembre 1863, per iniziativa di Pietro Bastogi, principale sottoscrittore del capitale nominale di 10 milioni di lire italiane, di cui però ne vennero effettivamente versati solo 5 milioni. L'obiettivo del ministro delle Finanze e del gruppo di azionisti a lui vicini, guidati da Isacco Sonnino, era infatti quello di reperire risorse per acquisire un peso determinante all'interno della Società delle Ferrovie Meridionali, superando la "concorrenza" della Casa Rothschild. Bastogi, in sintesi, intendeva dar vita ad una propria "finanziaria" che detenesse un cospicuo pacchetto di titoli ferroviari, ai quali magari abbinare ulteriori partecipazioni di natura "imprenditoriale"[15]. E' molto probabile che il banchiere livornese avesse pensato in origine di utilizzare la prerogativa emissiva della Banca come strumento principale di finanziamento di queste operazioni, ma in realtà finì poi per evitare simile strada, preferendo garantire la solidità di essa alla luce dei disastri bancari in corso. Il sistema creditizio e finanziario toscano conservava del resto una sostanziale omogeneità e le forti interdipendenze interne – solo per fare un esempio, lo stesso Bastogi, oltre ad essere gran azionista della BTC, era presente nel Consiglio d'amministrazione della BNT in quanto presidente della Camera di Commercio di Livorno – provocavano inevitabili riverberi nella definizione di una strategia d'insieme da parte di tale gruppo di operatori che andavano parimenti sviluppando accordi con gruppi di altre aree regionali, in particolare piemontesi e liguri. Le Meridionali erano un esempio paradigmatico di queste convergenze, che peraltro continuavano ad esistere ugualmente con alcuni gruppi finanziari internazionali come dimostravano le composizioni azionarie della Anglo Italian Bank e della Italian Land Company, nate a Firenze nel corso del 1864, con capitali rispettivamente di 25 e 37 milioni di lire italiane[16].

Anche la Banca Nazionale Toscana, decisamente orientata al credito commerciale di ridotte proporzioni, dovette quindi ripensare le proprie strategie avendo di fronte un mercato "istituzionale" di dimensioni nazionali, per quanto in materia bancaria si registrasse un parziale ritardo normativo. Il primo intervento si ebbe solo con l'introduzione del corso forzoso dei biglietti della Banca Nazionale del Regno, che in maniera indiretta provocò riflessi sull'ordinamento creditizio complessivo. Accentuò soprattutto il già evidente predominio dell'ex banca sarda, che contava ben 82 sedi e succursali sparse sul territorio nazionale, contro le 16 della BNT, quasi interamente concentrate in Toscana. Alla luce di ciò gli amministratori dell'istituto toscano intervennero con forza nel dibattito già in corso nel paese circa l'unicità o la pluralità dell'emissione di carta moneta. Subito dopo l'unità, la linea prevalente espressa in seno al mondo bancario toscano era stata quella della marcata contrarietà alle proposte di fusione dei due istituti regionali con la Banca Nazionale del Regno contenute in particolare nel progetto di legge presentato dal Ministro Manna, vicino agli ambienti della finanza piemontese. La Banca Nazionale Toscana aveva nominato una Commissione, guidata da un personaggio di primo piano come Luigi Guicciardini, che aveva giudicato pericolosa la soluzione dell'unicità emissiva perché tendeva a rendere la Banca troppo

15 A. Volpi, *La Banca toscana di credito per l'industria e il commercio nel sistema creditizio toscano dell'Ottocento*, in "Società e storia", n. 48, 1990, pp. 375-393, G. Campatelli, *Credito ed emissione in Toscana nel primo trentennio post unitario*, in "Rassegna Storica Toscana", gen.giu 1997, XLXIII, 1, pp. 57-65. Sulla figura di Isacco Sonnino cfr. P.Carlucci, *L'ascesa sociale di un banchiere nell'Italia unita; per un profilo biografico di Isacco Sonnino*, in "Annali della Fondazione L. Einaudi", 1995, pp. 391-424.

16 L.Galeotti, *La prima legislatura del Regno d'Italia*, Firenze, Le Monnier, 1866, pp- 396-412.

dipendente dalla politica e dalle sue instabilità. La medesima commissione, inoltre, aveva manifestato pronunciati timori circa la nascita in Italia di una sola istituzione deputata ad emettere sostenendo che la forza della Nazionale del Regno era tanto superiore alle altre da far pensare ad una vera e propri assimilazione. Infine, concludeva il Rapporto, la natura della Nazionale Toscana era eminentemente commerciale, e per di più rivolta allo sconto di effetti di piccolo taglio e dunque la fusione unitaria sarebbe stata causa di una forzata trasformazione. In estrema sintesi, era necessario che la pluralità persistesse per consentire il mantenimento della "indispensabile" vocazione regionalistica dell'attività creditizia dei due istituti toscani[17]. Mentre elaborava questa riflessione, il Consiglio superiore della Nazionale Toscana aveva avviato alcune trattative con l'istituto sardo per sondare comunque le possibilità connesse al processo di unificazione, inviando a Torino un uomo di grande esperienza come Gualberto Bertini, le cui posizioni furono poi riassunte in un "Manifesto" del medesimo Consiglio superiore della Banca. In tale documento si ribadiva il carattere regionale dell'istituzione, si paventavano tempi comunque lunghi di gestazione, nonché la possibile richiesta costante da parte dello Stato di finanziamenti scoperti; le uniche concessioni alla prospettiva unitaria si legavano alla formazione di una Banca dalla struttura federale, in cui i Consigli delle sedi godessero di ampia autonomia amministrativa e guidassero la rete delle rispettive succursali[18]. Si trattava peraltro di idee che sarebbero state espresse in forma compiuta da Ermolao Rubieri in un'articolata memoria presentata all'Accademia dei Georgofili sul tema dell' "istituzione della Banca d'Italia". Qui il noto polemista affermava la possibilità di costituire una sola istituzione a patto però che esistesse un Consiglio Superiore espressione eletta delle varie sedi, che queste ultime disponessero di "libera proprietà e amministrazione dei capitali" e della prerogativa di emettere ulteriori quote di capitale[19].

Accanto al Rapporto e al Manifesto, la Commissione aveva preparato anche una Relazione più tecnica dove attraverso la disamina dei bilanci della Banca toscana si valutava, ancora una volta, l'inopportunità della fusione. Tali bilanci infatti mostravano che mentre il valore medio dei singoli recapiti scontati dalla Banca Nazionale del Regno era stato nei primi anni Sessanta vicino alle 3300 lire, nel caso della Banca Nazionale Toscana si superavano appena le 1600 lire[20]. Sul piano più generale, chiosava la Relazione, l'unicità emissiva aveva già dato pessime prove, a cominciare dalla Francia, dove il patologico legame con lo Stato costringeva la Banca nazionale ad alzare il tasso di sconto nei momenti di crisi[21]. Queste argomentazioni erano state espresse a più riprese da un personaggio di spicco della Banca Nazionale Toscana come Francesco Scoti, autore di diversi interventi contro le ipotesi di fusione e in particolare nei confronti delle prese di posizione di Gerolamo Boccardo che aveva sposato la causa unitaria. A giudizio di Scoti, le tesi di Boccardo contemplavano infatti una soluzione fortemente centralistica in materia di emissione, in evidente contraddizione con le sue precedenti affermazioni a favore dell' "indipendenza" dei singoli istituti[22].

Simili resistenze al processo di fusione erano aggravate sul versante più prettamente operativo dalla sostanziale differenza che caratterizzava la pratica stessa dello sconto cambiario; la Banca Nazionale del Regno, infatti, richiedeva da tempo tre firme per rendere legittimo lo sconto, mentre le banche toscane si limitavano ad esigerne due. La distinzione risultava profonda perché nel caso sardo la terza firma era in genere di natura bancaria e quasi sempre apposta dalla stessa Banca Nazionale del Regno che si configurava dunque come "prestatore di ultima istanza", un ruolo che le due firme "commerciali" previste nell'ordinamento e nella prassi toscana non contemplavano. Decidere sul numero delle firme significava quindi fare una scelta sul modello bancario, tra la visione "piemontese", dove la banca di emissione unica aveva un chiaro predominio in termini di conferimento della credibilità alla carta moneta, e quella toscana, decisamente condizionata dal lungo monopolio esercitato dalla comunità dei mercanti banchieri[23]; un monopolio che sfuggiva con notevole facilità anche ai controlli ufficiali, svolti dagli ispettori ministeriali prima del Ministero di agricoltura, industria e commercio e poi da quello delle finanze, a partire dal 1866 fino al 1869 quando furono attribuiti alle prefetture.

L'avversione alle ipotesi di unificazione bancaria da parte delle élites finanziarie toscane conobbe una veloce attenuazione a partire dalla metà degli anni Sessanta per una serie di circostanze concomitanti. In particolare si rivelò fondamentale il dibattito successivo all'introduzione del corso forzoso a vantaggio soltanto del biglietto della Banca Nazionale Toscana che definiva i contorni di una subalternità ancora più pronunciata degli altri istituti di emissione. Dopo l'adozione di esso, infatti, in occasione della discussione in Commissione parlamentare sul progetto di legge relativo a tale questione, i toscani, ascoltati in qualità di esperti - Carlo Fenzi, Gualberto Bertini e Luigi Guglielmo Cambray Digny, tutti e tre nel Consiglio superiore della Banca Nazionale Toscana, insieme ad Angelo Mortera, sindaco degli agenti di cambio della piazza fiorentina – espressero un parere favorevo-

17 *Rapporto della Commissione incaricata di esaminare e riferire sulla fusione della Banca Toscana colla Banca di Torino*, Firenze, Barbera, 1863, in particolare pp. 5-8.

18 *Manifesto del Consiglio superiore per la Banca Nazionale Toscana al Ministero del Commercio*, Firenze, Barbera, 1863.

19 "Continuazione Atti dei Georgofili", N.S, XII, 1865, pp. 243-356. Lo stesso Rubieri aveva presentato ai georgofili una precedente memoria dal titolo "intorno alla necessità ed al modo di ravvivar nel credito l'industria" (ivi, N.S., VII, 1860, pp. 166-178), in cui si era dichiarato contrario a qualsiasi prospettiva di credito ipotecario.

20 *Della Banca in Italia. Relazione della Commissione nominata dagli azionisti della Banca Toscana*, Firenze, Barbera, 1864, pp. 26-28.

21 Ivi, p. 18.

22 F. Scoti, *Sull'opuscolo la Banca d'Italia del Prof. Gerolamo Boccardo. Osservazioni di Francesco Scoti*, Firenze, Barbera, 1864. Scoti rivendicò le sue posizioni in materia bancaria con grande orgoglio nel 1865 in occasione della tornata elettorale prevista per quell'anno,dichiarando la propria avversione alla banca unica e sostenendo l'esigenza che anche i due istituti toscani disponessero del corso forzoso (lettera agli elettori politici del 1865, Lucca, Rocchi, 1867, in particolare p. 21).

23 Sulla questione delle firme cfr. A. Gigliobianco, *Tra concorrenza e collaborazione: considerazioni sulla natura dei rapporti tra "banca centrale" e sistema bancario nell'esperienza italiana*, in *Ricerche per la storia della Banca d'Italia*, Bari, Laterza, 1990. I, pp. 295-338

le alla fusione degli istituti toscani con quello sardo secondo alcune criteri di fondo che sarebbero confluiti in un apposito progetto di legge presentato dalla stesso Fenzi nel luglio 1867[24]. Questa posizione era motivata, oltre che dalla ricordata constatazione della situazione di vantaggio per una sola banca, che aveva prodotto peraltro evidenti "irregolarità" e rischi di svalutazione, dall'ormai avvenuto trasferimento della capitale a Firenze. Tale fatto, inizialmente indicato come "pericoloso" dalla comunità finanziaria toscana, perché ritenuto foriero di maggiore concorrenza per effetto del conseguente spostamento della sede centrale della Banca Nazionale del Regno nella nuova capitale del Regno d'Italia, aveva assunto ben presto tratti differenti. Diversi tra i principali azionisti della Banca Nazionale Toscana erano entrati nel Consiglio superiore dell'istituto piemontese tanto da prefigurare una crescente osmosi tra i vertici delle due realtà. Era chiaro quindi che diveniva più facile avviare processi di fusione destinati a potenziare la capacità emissiva della nuova banca unica e ad indirizzarla, con mezzi appropriati, a gestire le grandi speculazioni connesse proprio con il trasferimento della capitale. Questo processo di unificazione si profilava in un clima di grande "euforia" borsistica a cui la Banca Nazionale Toscana non seppe sottrarsi impegnandosi in quella che pareva una proficua sottoscrizione di prestiti per l'amministrazione comunale fiorentina, garantiti persino dalla Cassa di risparmio cittadina, e investendo in maniera massiccia nell'acquisto di titoli di alcune società ferroviarie, a cominciare dalle Strade Ferrate Romane, dove era decisamente presente la Casa Fenzi[25].

Il fallimento dei progetti di unificazione dell'emissione, dovuto ora alle ostilità dei banchi meridionali che temevano un'ovvia emarginazione, lo scoppio della bolla edilizia, il colossale dissesto dei conti del Comune di Firenze segnarono il brusco arresto del percorso di trasformazione in chiave nazionale della finanza toscana, colpita parimenti dal trasferimento della capitale a Roma e dallo spostamento in tale direzione delle principali società bancarie e mobiliari del paese. L'ultimo dei tentativi di fusione si ebbe nel 1871, promosso dal Consiglio superiore della Banca Nazionale ed in particolare da Luigi Guglielmo Cambray Digny, dopo l'abbandono di una precedente, analoga, soluzione avanzata nel 1869. Per coprire l'accresciuta mole degli sconti, molti dei quali di incerta provenienza, la stessa banca varò un significativo aumento di capitale che lo portò a 30 milioni di lire, a cui si affiancò una modifica dello Statuto, con l'introduzione della carica di direttore generale di nomina governativa, affidata al medesimo Cambray Digny, nella speranza di ottenere così, attraverso il diretto coinvolgimento pubblico, una maggiore tutela da parte dello Stato[26]. La ricapitalizzazione non provocò un mutamento avvertibile nella composizione azionaria che rimase dominata per oltre la metà da domiciliati a Firenze, ai quali si aggiungeva una pattuglia di livornesi, circa un quinto del totale, e di pisani. Era evidente, invece, dopo il trasferimento della capitale a Firenze, la "fuga" dei piemontesi. Nel castelletto degli sconti restava dominante anche la componente bancaria e commerciale, con le firme dei principali banchi cittadini, Du Fresne, Fenzi, De Montel, Wagnière, Borgheri – gli stessi che popolavano la Stanza di compensazione di Firenze – e di alcune iniziative "industriali", come la manifattura Ginori. Purtroppo per i conti della Banca, erano presenti pure diverse pendenze passive, rappresentate delle cambiali della fallimentare Banca del Popolo, della Ferrovia Marmifera di Carrara e della Società della Mongiana[27]. A deteriorare la situazione della Nazionale Toscana erano intervenuti poi gli effetti della legge bancaria del 1874, il primo organico provvedimento in materia che avrebbe dovuto attenuare la condizione di monopolio di fatto di cui godevano i biglietti della Banca Nazionale del Regno. Nasceva infatti un consorzio tra le banche di emissione che avrebbe emesso un biglietto consorziale, il solo a corso forzoso, mentre i singoli istituti potevano continuare ad emettere a corso legale. Inoltre per contenere i rischi inflazionistici, legati ad una eccessiva produzione di carta moneta, veniva introdotta la cosiddetta riscontrata, il baratto reciproco tra i biglietti emessi dalle varie banche e finiti nelle casse delle altre. In realtà, la legge, che vietava anche agli istituti di emissione di detenere titoli di qualsiasi genere, determinò in buona misura una dinamica del tutto opposta, in quanto l'obbligo per gli istituti che non disponevano di una quantità sufficiente di carta moneta delle altre banche di coprire la differenza con il ricorso alla riserva aurea od argentea li spingeva a dilatare al massimo i confini della propria circolazione così da farla confluire nelle casse altrui e in particolare in quelle delle succursali della Banca Nazionale del Regno. Tale "smania" di crescita fu particolarmente deleteria per la Nazionale Toscana che decise di estendere l'ambito di utilizzo dei propri biglietti scontando effetti cambiari di indubbia origine e finendo per divenire una sorta di prestatore di ultima istanza di un sistema regionale già assai traballante. Furono molteplici, in quelle circostanze, le banche toscane di credito ordinario che indirizzarono le proprie cambiali alla Nazionale Toscana; in particolare la Banca pisana di anticipazione e sconto stabilì un canale continuativo di risconti, consolidato dall'acquisto di oltre un centinaio di azioni della stessa Banca

24 Camera dei deputati, *Relazione della commissione parlamentare d'inchiesta sul corso forzoso*, cit., I, pp. 215-224, III, pp. 29-40, 339-348.

25 Già nel dicembre 1866 la Società delle strade ferrate romane fu costretta a richiedere l'intervento del governo per coprire un debito con la stessa Banca Nazionale Toscana di 1.650.000 lire, contratto mediante cambiali più volte rinnovate (G. Campatelli, *Credito ed emissione*, cit., p. 59).

26 R.P. Coppini, *L'opera politica di Luigi Guglielmo Cambray Digny, sindaco di Firenze capitale e ministro delle finanze*, Roma, Edizioni di Storia e letteratura, 1975, pp. 107-108.

27 Sulla complessa vicenda del finanziamento alla Mongiana di Achille Fazzari, si veda G. Campatelli, *Credito ed emissione*, cit., pp. 78-90, secondo il quale all'origine della fallimentare operazione si sarebbe posta la volontà "politica" di Cambray-Digny di stabilire un rapporto con il gruppo meridionale di Nicotera.

Nazionale che conservò nei suoi bilanci ad una "valutazione molto bassa" per ragioni prudenziali[28]. Parallelamente l'istituto di emissione toscano estese il corso legale dei propri biglietti ad una cinquantina di città italiane dove aveva provveduto ad aprire succursali o ad appoggiarsi a "rappresentanze locali" presso altre banche.

Un simile impegno faceva sentire le sue conseguenze già a distanza di pochissimi anni, tanto è vero che il Mininistro di Agricoltura, Industria e Commercio, Majorana Calatabiano, avanzava alla Camera la proposta di non far valere per la Banca Nazionale Toscana il limite di 1 a 3 tra capitale e circolazione introdotto dalla stessa legge del 1874 perché ciò avrebbe rischiato di condurre l'istituto al fallimento. Come motivazione di questa eccezione, il ministro indicava sia il finanziamento concesso malauguratamente al Comune di Firenze - "Rispetto alla BNT in pendenza della questione dell'indennità al Comune di Firenze, che è uno dei più cospicui debitori della Banca a noi è parso far cosa prudente differendo alquanto la determinazione della riduzione" – sia "l'alto costo del baratto"[29]. Dalle medesime Considerazioni ministeriali risultava chiara parimenti l'ormai insostenibile esposizione debitoria nei confronti dell'Istituto della Marmifera e di "una Società – la già ricordata Mongiana – di cui la BNT rimase partecipe", dopo averle cedute sottocosto proprietà immobiliari pagate a carissimo prezzo[30]. Di fronte al rischio di una deflagrazione di simili difficoltà Cambray Digny sembrava essersi ancor più convinto che la sola strada praticabile fosse quella di una Banca Nazionale "unica", con maggiori prerogative emissive e solide protezioni statali. Ne aveva scritto in una nota "confidenziale" proprio a Majorana Calatabiano nel maggio 1877 trovando persuasive argomentazioni: "Nell'ultimo colloquio che ebbi l'onore di avere con lei sull'argomento delle banche, constatammo di essere pienamente d'accordo sopra un punto importantissimo: che cioè la libera concorrenza tra le banche di emissione è possibile soltanto quando esse sono costituite in guisa che la circolazione della carta è tutto al più un mezzo di mobilizzare e rendere fruttifera la somma esistente in cassa, e non raggiunge che il 60 o l'80% del capitale versato e le banche funzionano e operano principalmente mercé i depositi e conti correnti, ma che nelle banche poggiate alla francese, le quali emettono una circolazione tripla delle esistente in Cassa (...) la concorrenza diviene estremamente pericolosa e quasi impossibile". In tale caso, risultava indispensabile allora dare vita una sola banca a cui attribuire la facoltà di emettere la carta, "circondata" al tempo stesso da "Casse di Sconto locali che facessero lo sconto a due firme"[31].

Si affermava così una linea unitaria, dettata dalla crisi del sistema regionale, ben rilevata dall'ispezione ministeriale del 1880, a cui contribuiva, secondo quanto emergeva dalle cronache dei giornali, la non infrequente falsificazione dei biglietti della Banca Nazionale Toscana, che dopo Cambray Digny aveva conosciuto il rapido succedersi di più direttori; una crisi da cui le banche toscane parevano non essere in grado di salvarsi da sole e che fu aggravata in maniera decisiva dal tracollo di buona parte della rete dei banchi privati, seguita al clamoroso fallimento della Casa Fenzi. In questo clima, come è noto, maturò la confluenza dei due istituti toscani nella neonata Banca d'Italia che di fatto assolse a compiti di salvataggio per buona parte del quadro bancario nazionale; non per la Banca Toscana di Credito che era giunta al 1892-93 sostanzialmente sana proprio perché aveva conservato un profilo defilato, legandosi soltanto a poche operazioni, per quanto nel suo azionariato comparisse con 1000 titoli il Credito Mobiliare Italiano, in corso di liquidazione, e per quanto la legge del 1874, con il ricordato divieto di possedere partecipazione dirette, l'avesse costretta ad un lungo contenzioso con le autorità governative. Sulla fusione del 1893 è stato già scritto molto, tuttavia può essere utile ricordare un passaggio non ancora pienamente rilevato che rappresenta per diversi aspetti il momento conclusivo della storia delle prerogative emissive possedute da istituzioni toscane. Fin dal 1886 Arturo De Johannis, collaboratore de "L'economista" e azionista della Banca Toscana di Credito aveva sostenuto la prospettiva di una fusione tra i due istituti regionali, che raccolse il favore dei consigli di amministrazione delle banche interessate, convintisi di tale fusione nel 1892 e disposti a firmare il concordato necessario. Quando però il governo Giolitti si dichiarò disposto ad accettarla a condizione che non significasse un ampliamento delle prerogative emissione della nuova banca, i due direttori Luigi Ridolfi e Enrico Appelius utilizzarono la "Rassegna di Scienze sociale e politiche" per esprimere il loro marcato dissenso: "Non è esatta l'affermazione che la BTC siasi fusa colla BNT e che la fusione sia già divenuta operativa nei rispetti di terzi. I due istituti hanno assunta la reciproca obbligazione di fondersi (...) ma questa obbligazione fu sottoposta alla condizione sospensiva dell'approvazione del potere legislativo e del passaggio della facoltà di emissione della BTC che sarebbe venuta a cessare nella BTC che avrebbe continuato a sussistere". Dunque, proseguivano, era necessario fare chiarezza: "La quantità della emissione dei biglietti dal legisla-

28 *Banca pisana di anticipazione e sconto, Resoconto dell'esercizio al 31 dicembre 1893*, Pisa, Nistri, 1894, p. 12.

29 *Considerazioni e documenti presentati alla Camera dei Deputati il 2 maggio 1879 dal Ministro di Agricoltura, Industria e Commercio*, Roma, Botta, 1879, pp. 38-41. Nella sua relazione agli azionisti, in qualità di direttore generale, Cambray Digny aveva presentato nell'assemblea generale straordinaria del 14 agosto 1877, dati oltremodo preoccupanti in relazione a tale voce, sottolineando come la Banca Nazionale Toscana avesse ricevuto nel giugno precedente richieste di baratto per 14 milioni di lire, quando invece "non c'era mezzo per farlo" (Banca Nazionale Toscana, *Relazione del direttore generale*, Firenze, Barbera, 1877, p. 3).

30 *Considerazioni*, cit., p. 51.

31 Archivio del Museo del Risorgimento di Firenze, *Carte Fenzi*, f. 98, lettera 19 maggio 1877.

tore autorizzata, se viene ripartita in certe proporzioni fra gli istituti di emissione a cui la facoltà di emissione è concessa, fu determinata non in ragione del numero degli istituti, ma in ragione dei bisogni della circolazione, i quali qualunque sia il numero degli istituti esistenti rimangono gli stessi. Lande il legislatore come potrebbe assegnare ad altri istituti la facoltà di emissione già spettante a quello che venisse a cessare per qualsiasi cagione, non può incontrare ostacoli a fare tale assegnazione a quell'istituto nel quale l'altro sciogliendosi viene a trasfondere i suoi diritti e le sue obbligazioni"[32]. Di fronte al baratro, si riproponeva il consueto, e consunto, modello della soluzione "regionale" basata sulla prerogativa di emettere a piene mani, senza altre preoccupazioni. Il definitivo rifiuto ministeriale ad accoglierla e l'esplosione dello scandalo della Banca Romana costringevano i "toscani", il 30 dicembre 1892, a sciogliere il concordato di fusione e ad accettare rapidamente la Banca d'Italia, non dopo essersi apertamente lamentati del fatto che la BNT era stata fin troppo penalizzata, avendo sì un traballante capitale versato di 21 milioni di cui oltre 4 e mezzo "persi", ma disponendo di beni immobili per oltre 10 milioni di lire[33], il frutto di passate speculazioni edilizie che ora risultavano "finalmente" utili. La "Rassegna di scienze sociali e politiche" non mancava così di agitare lo spauracchio di vere e proprie rivolte nella regione se la fine dell'emissione "locale" avesse significato una trasformazione del regime dello sconto commerciale, a testimonianza del peso che ancora rivestiva la pur indebolita vocazione mercantile[34].

32 "Rassegna di Scienze sociali e politiche", 1892, pp. 492-294.

33 R. Dalla Volta, *Il riordinamento delle banche di emissione in Italia*, ivi, 1893, pp. 321-343.

34 Ivi, pp. 495-96.

Angelo Nesti
Università di Siena

Il sistema siderurgico granducale

Quando Cosimo I de Medici ottenne, nel 1543, l'appalto delle miniere di ferro dell'isola d'Elba, la siderurgia toscana fu investita da un forte vento di rinnovamento tecnologico e amministrativo. L'appalto delle miniere dell'Elba permise a Cosimo I di unificare sotto un'unica ragione sociale le varie piccole società che gestivano la produzione di ferro in diverse zone della Toscana[1]. Fu così che alle varie magone locali, come quella di Pistoia, di Pietrasanta, del Casentino, di Pisa e di altre[2] si sostituì la Magona del Ferro, monopolio statale della produzione e della vendita del ferro all'interno del Granducato di Toscana. L'unificazione amministrativa della produzione siderurgica consentì a Cosimo I di variare gli assetti produttivi, tanto che fece costruire a Pracchia un altoforno per la fusione del minerale ferroso, introducendo così in Toscana il metodo indiretto di produzione. Questa tecnologia si componeva di due fasi ben distinte: la produzione di ghisa e poi l'affinamento di questa per decarburarla ed ottenere così ferro malleabile[3]. Esse avvenivano in due luoghi separati: l'altoforno, appunto, e la ferriera. Da allora, il metodo indiretto sostituì definitivamente il vecchio metodo diretto con cui si otteneva ferro direttamente dal minerale con l'utilizzo di un piccolo forno chiamato basso fuoco alla catalana.

Dal punto di vista dei rapporti di produzione l'introduzione del metodo indiretto comportò la ristrutturazione dei processi adottando così un nuovo modello di organizzazione del lavoro: il sistema di fabbrica. Il binomio altoforno e ferriera richiedeva infatti un investimento abbastanza elevato che innalzava significativamente la percentuale di capitale fisso impiegato nelle attività siderurgiche. Inoltre, chi materialmente eseguiva la produzione non era più il proprietario degli impianti, come nel metodo indiretto, ma squadre di salariati che Cosimo I fece arrivare dalle valli bresciane. Si realizzava così per la prima volta quella separazione tra capitale e lavoro e tra prodotto e produttore tipica dell'industria capitalistica organizzata in fabbrica accentrata.

Le ripercussioni furono forti anche dal lato produttivo. L'uso dell'altoforno, infatti, provocò un aumento importante della scala di produzione. Un basso fuoco alla catalana, in cui avveniva la produzione con il metodo indiretto, poteva produrre circa 200 kg. di ferro al giorno; ammettendo che potesse lavorare per 365 giorni l'anno poteva produrre circa 73 tonnellate di ferro malleabile; in realtà una stima più attendibile si attesta sulle 45-50 tonnellate perché la lavorazione siderurgica non veniva eseguita durante la stagione estiva. Gli altiforni granducali nel corso del XVII e del XVIII secolo avevano scale di produzione molto più elevate: a Campiglia si producevano circa 300 tonnellate di ghisa in nove mesi, 900 a Valpiana, 600 ad Accesa, altrettante a Cecina[4]. 900 tonnellate l'anno potevano essere prodotte anche nell'altoforno di Follonica e circa 300 in quello di Suvereto entrambi proprietà del Principato di Piombino[5]. Nel corso della seconda metà del XVIII secolo venne prodotta, in tutto il Granducato, una media annua di 1.500 tonnellate di ghisa. Ovviamente di queste se ne perdeva circa il 20% nella decarburazione all'interno delle ferriere e quindi il prodotto finito, il ferro malleabile, ammontava in media a 1.200 tonnellate.

Ciò lascia intendere come la produzione con il metodo indiretto fosse pensata per un mercato molto più vasto a differenza di quello rifornito dai vecchi bassi fuochi alla catalana che aveva invece un carattere molto più circoscritto e localizzato alla sola zona in cui operavano. L'aumento della scala di produzione permetteva anche di soddisfare richieste dall'estero allargando così il mercato e fornendo alla siderurgia granducale una spiccata mercantilizzazione.

Dopo Pracchia, nel corso della seconda metà del XVI, l'altoforno fece la sua comparsa anche in altre zone della Toscana medicea: a Ruosina, nelle Apuane, e a Campiglia, in Maremma. Si realizzarono così tre poli completamente autosufficienti dal punto di vista delle risorse energetiche e delle materie prime. Il minerale dell'Elba, infatti, era mescolato con quello estratto dalle locali miniere. Gli altiforni fondevano il minerale, le ferriere affinavano la ghisa, infine le barre di ferro malleabile raggiungevano le varie rivendite che la Magona del Ferro aveva aperto in numerose zone della Stato per essere poi vendute ai fabbri.

Questo assetto organizzativo entrò in crisi ben presto. L'esaurimento delle miniere apuane e appenniniche e gli elevati costi di trasporto per far giungere in quei luoghi il minerale dell'Elba portarono già all'inizio del XVII secolo alla dismissione degli altiforni di Pracchia e di Ruosina, rimpiazzati dalla costruzione di quelli di Valpiana, Accesa e Cecina. Ovviamente sarebbe stato molto più vantaggioso concentrare tutto il ciclo produttivo vicino all'isola d'Elba ma ragioni di carattere energetico impedirono questa soluzione. Concentrare forni e ferriere in Maremma avrebbe creato pressioni troppo forti sulle risorse forestali locali, che non erano in grado di produrre tutto il carbone di legna necessario agli altiforni e alle ferriere. La Magona si orientò così a creare una specializzazione produttiva per zona. Le fabbriche maremmane furono indirizzate verso la fusione del minerale, quelle apuane e pistoiesi alla decarburazione della ghisa, connotando così la siderurgia granducale di un carattere

1 Su questi temi rimando a I. Tognarini, *La questione del ferro nella Toscana del XVI secolo, in I Medici e lo Stato senese 1555-1609. Storia e territorio*, Roma, De Luca, 1980.

2 P. Ginori Conti, *Le Magone della vena del ferro di Pisa e Pietrasanta sotto la gestione di Piero dei Medici e Compagnia (1489-1492)*, Firenze, Olschki, 1939. Più in generale si veda anche R. Cardarelli, *Le miniere di ferro dell'Elba durante la signoria degli Appiano e l'industria siderurgica toscana cinquecentesca*, in *Miniere e ferro dell'isola d'Elba dai tempi etruschi all'epoca nostra*, Roma, Tipografia dello Stato, 1938 ora anche in *Il ferro e la sua archeologia*, numero monografico di "Ricerche Storiche", 1-3, 2001.

3 Si veda R. Morelli, *Dal processo diretto al processo indiretto di fusione del ferro: cambiamenti socio economici nella Toscana del XVI secolo*, in *Dal basso fuoco all'altoforno*, Brescia, Grafo Edizioni, 1991, pp. 121-127.

4 A. Nesti, *La siderurgia toscana nel XVIII secolo*, Pisa, Felici Editore, 2005.

5 Id., *Nascita di un borgo: i Forni di Suvereto. Attività siderurgica ed economia in Val di Cornia dal XVII al XIX secolo*, in "Ricerche Storiche", XXXIV (2004), 2-3-, pp. 325-368.

unico sul panorama europeo. Nel 1740 la dislocazione geografica degli impianti era quella rappresentata nella seguente tabella:

Tabella 1: Geografia degli impianti nel 1740[6]

Luogo	Forni	Ferriere	Distendini	Luogo	Forni	Ferriere	Distendini
Valpiana	1	3	2	Accesa	1	1	
Cecina	1	3	2	Campiglia	1	1	1
Capalbio		1		Ruosina		2	1
Argentiera		1	1	Capo di Strada		1	
San Felice		1	1	Pracchia		1	1
Malconsiglio		1		Maresca		1	
Mammiano		2	1	TOTALE	4	19	10

Dal punto di vista amministrativo la produzione era governata da centri decisionali locali chiamati "fattorie". In Maremma esistevano le fattorie di Campiglia, di Cecina e di Massa Marittima che controllava i forni, le ferriere e i distendini di Valpiana e Accesa. Nelle Apuane si costituì la fattoria di Ruosina che controllava oltre alle proprie ferriere anche quelle dell'Argentiera. Infine, nella montagna di Pistoia[7], esistevano le fattorie di Capo di Strada, di Pracchia e di Mammiano.

Il carattere territorialmente frammentato della produzione siderurgica granducale aveva generato un complicato sistema di trasporti che metteva in comunicazione gli altiforni con le ferriere e queste con i mercati cittadini[8].

Il minerale compiva un tragitto terra-mare-terra dalla cava di Rio ai quattro alti forni maremmani. Le numerose descrizioni settecentesche della miniera di Rio ci forniscono molto chiaramente un quadro di come il minerale scavato raggiungesse la costa. Una volta ridotto il masso in pezzi piccoli da potersi prendere con le mani, venivano caricati su muli, asini e cavalli e trasportati alla spiaggia dove venivano ammassati pronti per essere caricati. Qui il Ministro della vendita, alle dirette dipendenze del Sovraintendente Generale alle miniere del Principato, contrattava con i vari mercanti le forniture di minerale[9]. La Magona toscana aveva da lungo tempo un proprio responsabile fisso a Rio, che aveva il compito espresso di trattare gli acquisti del minerale e sorvegliare le operazioni di carico[10]. Una volta caricato il bastimento, il capitano riceveva una "polizza di carico" nella quale erano indicate la quantità del minerale e il luogo di scarico. La destinazione poteva essere la spiaggia di Follonica[11], che riforniva i forni di Massa Marittima e Accesa, quella di Torre Nuova, per il forno di Campiglia oppure quella di Cecina. Il minerale scaricato alle spiagge veniva riscontrato e immagazzinato in depositi, a cui erano preposti i Custodi di Marina, figure contabili stipendiate direttamente dalla Magona, e da qui, in base alle richieste del Ministro dei forni, veniva trasportato con barrocci agli alti forni.

Le ferriere delle Apuane e quelle dell'Appennino pistoiese affinavano circa l'85% della ghisa prodotta in Maremma[12], che giungeva in quei luoghi compiendo una prima parte di percorso in comune. Dagli altiforni veniva trasportata alle spiagge a bordo di barrocci trainati da cavalli, in senso inverso al tragitto compiuto dal minerale. Dalle spiagge, dopo essere stata immagazzinata e riscontrata, la ghisa veniva poi spedita a Livorno e da qui, in base alle necessità, era spedita nelle Alpi Apuane o nella montagna di Pistoia. Nel primo caso riprendeva la via del mare fino alla spiaggia di Forte dei Marmi dove, una volta scaricata, raggiungeva via terra a bordo di barrocci le ferriere delle Alpi Apuane dislocate intorno a Ruosina. Più complesso era invece il tragitto che la ghisa compiva per raggiungere le ferriere dell'Appennino pistoiese. Da Livorno, lungo il canale dei Navicelli che collegava il porto labronico con l'Arno, raggiungeva Pisa, e lungo il fiume Arno veniva portata al porto fluviale di Signa o a quello di Poggio a Caiano.

L'ultimo grado dell'organizzazione del trasporto riguardava l'approvvigionamento dei mercati di sbocco. Nelle ferriere e nei distendini la ghisa era ridotta in barre di ferro malleabile, prodotte in svariate dimensioni, pronte ad essere trasformate dai fabbri nei manufatti necessari alla vita quotidiana. La Magona produceva anche alcuni beni finiti, già pronti per utilizzo pratico: ferri da vomeri, chiodi, filo di ferro, badili e molle per carrozze. Il tutto trovava sbocco sul mercato interno tramite una rete di vendita, gestita dalla Magona, che si avvaleva di

6 Tratta da A. Nesti, *La siderurgia toscana*, op. cit.

7 Per un quadro generale sulla siderurgia dell'appennino pistoiese si rimanda a R. Breschi – A. Mancini – M. Tosi, *L'industria del ferro nel territorio pistoiese. Impianti, strumenti e tecniche di lavorazione dal cinquecento al novecento*, Pistoia, Istituto Storico della Resistenza, 1983.

8 Sui trasporti di ferro per i rifornimenti delle ferriere della montagna di Pistoia si veda A. Quattrucci,*Viabilità e industria siderurgica nella seconda metà del Settecento: la via del ferro nel pistoiese*, in *I territorio pistoiese e i Lorena tra '700 e '800: viabilità e bonifiche*, a cura di I. Tognarini, Napoli, ESI, 1990, pp.299-308 ed anche A. Nesti, *Siderurgia e viabilità nella Toscana del XVIII secolo*, in "Società e Storia", 2002, 95, pp. 71-90 a cui rimando per i costi del trasporto.

9 Per una descrizione delle operazioni di escavo e trasporto del minerale alla spiaggia di Rio si veda E. Pini, *Osservazioni*, cit., pp. 50-54 e A. G. Buzzegoli, *Dell'acqua marziale di Rio nell'isola dell'Elba e dell'uso di essa in medicina e chirurgia. Trattato storico-fisico-medico*, Firenze, Andrea Bonducci, 1762, pp. 14-31.

10 Le funzioni del ministro della vena, stipendiato e alle dirette dipendenze del Granduca, erano stabilite da un regolamento apposito, emanato dal vertice magonale nel 1740, che prevedeva i seguenti compiti: consegna e spedizione della vena nei luoghi indicati per lettera dalla Magona; ispezione delle operazioni di peso e di carico e rilascio della lettera di carico al padrone del bastimento per riscontro alla destinazione del carico, cfr. ASF, Magona 2352, *Libro di deliberazioni dal 1740 al 1750*, Deliberazione del 5 settembre 1740, *Regolamento che si dà al Sig. Lazzaro Bartoli Ministro Agente della marina di S.A.R. per le spedizioni delle vene da ferro che si dovranno fare per servizio della Magona.*

11 La spiaggia di Follonica faceva parte del principato di Piombino e qui erano concentrati i forni e le ferriere di questo Stato. Tuttavia da lunga data, proprio in relazione alle esigenze dei forni Granducali di Massa e Accesa, esisteva una convenzione tra Granducato e Principato in base alla quale si era creato un corridoio di extra territorialità a favore della Magona, che poteva così rifornire i propri forni senza compiere un percorso di aggiramento lungo il confine che avrebbe aumentato i costi di trasporto del minerale e della ghisa, cfr. L. Rombai - I. Tognarini, *Follonica e la*

sua industria del ferro. Storia e beni culturali, Firenze, All'Insegna del Giglio, 1986, p. 13.

[12] Cfr. A. Nesti, *La siderurgia toscana nel XVIII secolo*, Pisa, Felici Editore, 2005.

[13] Cfr. Ivi.

ingrossi e di vendite al minuto sparsi su tutto il territorio granducale e dati in concessione a privati. Firenze assorbiva la quota maggiore di questa variegata produzione che nel XVIII secolo oscillava intorno al 55% della produzione totale. Seguivano poi le zone di Pisa e Pistoia, circa 12%, Livorno 6%, Prato e la Maremma con il 4% e Pietrasanta con il 2%. Il rimanente era distribuito nei mercati dei centri più piccoli[13].
Gli elevati costi di trasporto, ma soprattutto la diversità nel regime demografico della Maremma e della Toscana settentrionale, rendevano scarsamente comunicanti i vari mercati. La piccola quota di ferro venduto in Maremma proveniva esclusivamente dalle ferriere degli altiforni, così come il ferro venduto nella Versilia granducale veniva solo da Ruosina e quello smerciato a Pistoia dalle ferriere del vicino Appennino. A Pisa e a Livorno si vendeva ferro prodotto in Maremma e in Versilia, difficilmente vi giungeva ferro affinato nelle ferriere pistoiesi. A Siena, oltre a quello delle pochissime ferriere private, era smerciato ferro maremmano, a Prato solo quello pistoiese. Firenze era invece l'unico mercato toscano che assorbiva ferri provenienti da tutte le zone produttive del Granducato. In questa quota un ruolo sempre più importante fu giocato dalla produzione di ferro malleabile della montagna di Pistoia.
Fino a quando non fu costruita la strada regia modenese, il sistema adottato per rifornire le ferriere di Mammiano, prevedeva l'utilizzo di dodici animali da soma, che trasportavano in una giornata circa 900 Kg. di ghisa all'andata e 900 Kg. di ferro affinato al ritorno. Gli animali erano divisi in tre squadre di quattro, secondo un sistema assai articolato che era funzione della maggior ripidità e lunghezza del tratto Cireglio-Mammiano, rispetto a quello Capo di Strada-Cireglio. Fino a Cireglio la prima squadra era caricata di ghisa proveniente da Signa, qui era poi trasbordata sulla seconda squadra che la portava a Mammiano. Nel frattempo la terza squadra giungeva a Cireglio da Mammiano carica di ferro affinato che veniva portato a Capo di Strada dalla prima squadra[14]. Un percorso che si svolgeva completamente lungo una mulattiera, almeno fino a quando l'avvio dei lavori della transappenninica da Pistoia a Modena non permise progressivamente di utilizzare un selciato barrocciabile.

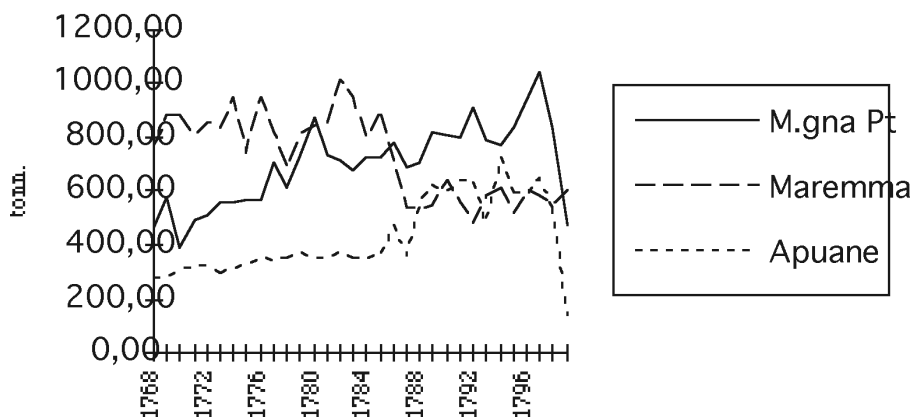
[14] ASF, Magona 2520, Della gita fatta in Pistoia e sua montagna per visitare gli edifizi addetti alla Magona del ferro di S. A. R. in luglio 1768, *Dimostrazione del sistema che si tiene dall'appaltatore presente per far lavorare 12 cavalli da Capo di Strada alle ferriere di Mammiano.*

Le fabbriche di Mammiano basso e le riforme leopoldine nel pistoiese

L'Appennino pistoiese ricoprì all'interno del processo di riforma che investì la Toscana durante il regno di Pietro Leopoldo la funzione di un vero e proprio laboratorio politico e amministrativo. Fu infatti nell'Appennino che si introdussero alcune sperimentazioni importanti, che sarebbero poi state estese a tutto il Granducato. Tra queste sono senz'altro da ricordare l'esperimento del catasto geometrico particellare[15] e la riforma sui boschi[16]. Se nel primo caso il progetto fu ripreso e ampliato soltanto dopo la Restaurazione[17] e non ebbe conseguenze dirette sugli assetti siderurgici, la riforma del taglio dei boschi e la costruzione della strada regia modenese incisero direttamente sull'approvvigionamento energetico delle ferriere pistoiesi. Contestualmente gli interventi di Leonardo Ximenes a Mammiano basso ampliavano notevolmente la capacità produttiva della fattoria siderurgica.
Sull'influenza avuta dalla strada regia modenese nello stimolare esperienze imprenditoriali ed aprire nuovi canali di commercio si è già soffermato alcuni anni fa Riccardo Breschi[18]. La nuova strada contribuì non poco a potenziare anche il commercio di legname dalle foreste dell'Abetone e di Cutigliano al porto di Livorno, favorendo l'impianto di alcune segherie ad acqua[19].
Rispetto alla siderurgia, l'influenza della strada regia modenese non si può capire a pieno senza considerarla legata agli interventi di potenziamento che lo stesso Ximenes operò sulle fabbriche di Mammiano basso, che lasciano intendere la presenza di un disegno industriale pensato e voluto dalla dirigenza della Magona. Quest'ultima, dopo la parentesi di varie gestioni in affitto dal 1740 al 1768, era tornata nel controllo granducale proprio con l'arrivo di Pietro Leopoldo e dopo varie vicende giudiziarie che coinvolsero l'ultimo appaltatore[20].
La nuova strada regia che collegava Pistoia a Modena consentiva alla Magona di accedere più facilmente alle vaste risorse forestali dell'alta val di Lima permettendo da un lato, di far fronte alle carenze che in precedenza si registravno negli impianti afferenti al bacino del Reno e, dall'altro, di rispondere al forte aumento della domanda di ferro registrata nei principali mercati urbani. Setticelli, direttore della Magona dal 1768, in una relazione sui boschi pistoiesi aveva sottolineato che la disponibilità di legname per le ferriere di Pracchia e Piteccio era tale da "mantenere per più anni" i due edifici "con la semplice diradatura"[21]. I problemi sopraggiunsero invece quando l'aumentata domanda di ferro impose l'aumento della produzione di carbone, che non poteva essere soddisfatta da quelle macchie.

[15] L. Conte, *Proprietà fondiaria e forze produttive in Val di Nievole alla fine del XVIII secolo*, in *Una politica per le terme: Montecatini e la Val di Nievole nelle riforme di Pietro Leopoldo*, Atti del Convegno di studi di Montecatini Terme, 26-27 ottobre 1984, Siena, Edizioni Periccioli, 1985, pp. 66-109.

[16] Sulla legislazione forestale si rimanda a B. Vecchio, *Il bosco negli scrittori italiani del settecento e dell'età napoleonica*, Torino, Einaudi, 1974; A. Gabbrielli, *Principi di vincolo forestale in alcune disposizioni medicee del XVI e XVII secolo*, in «Annali dell'Accademia italiana di Scienze forestali», (XVII), 1967; A. Zanzi Sulli - M. Sulli, *La legislazione del settore forestale in Toscana*, cit. e G. Cascio Pratilli - L. Zangheri, *La legislazione medicea sull'ambiente*, I, *I bandi (1485-1619)*, Firenze, Olschki, 1994. In particolare per quanto riguarda il periodo compreso tra il 1740 e l'inizio degli anni Ottanta rimando al mio *I boschi toscani nella seconda metà del Settecento*, in "Società e Storia", 2002, 96.

La decisione di sospendere "quattro fuochi di ferriera degli edifici di Maresca, Malconsiglio, Capo di Strada e Piastrelle" maturò proprio sulla base di queste considerazioni. Se la fattoria di Mammiano godeva di una florida situazione energetica, potendo contare sulle faggete della comunità di Cutigliano, gli edifici delle fattorie di Pracchia e di Capo di Strada cioè "sei fuochi di ferriera e tre di distendino" avevano bisogno di 9.000 some annue di carbone che le macchie del luogo non potevano fornire[22]. Setticelli propose pertanto di chiudere la ferriera di Maresca, quella di Malconsiglio e il distendino di Capo di Strada. La ferriera delle Piastrelle sarebbe stata tenuta ancora in affitto ma avrebbe lavorato saltuariamente, ogni 4 o 5 anni. La ferriera a due fuochi di S.Felice, il distendino di Piteccio e la ferriera e il distendino di Pracchia, continuarono a lavorare ma a regime ridotto, potendo utilizzare solo 5.000 some di carbone all'anno, che Setticelli si augurava di recuperare variando il limite di taglio sulla sommità dell'appennino e ricorrendo ai carbonai di Mammiano[23]. Il calo di produzione seguente a questo provvedimento sarebbe stato coperto ampiamente dalla costruzione di nuove fabbriche. Nel 1771 la Segreteria di finanze aveva approvato la costruzione di un nuovo distendino a Mammiano[24] prevedendo anche la possibilità di costruire una nuova ferriera se fosse andata in porto la trasformazione della ferriera di Pracchia in fabbrica di badili[25].
La ristrutturazione degli impianti di Mammiano fu affidata come detto a Leonardo Ximenes, che era sul luogo per seguire i lavori della strada modenese e la costruzione del ponte sul fiume Lima[26]. Nella costruzione del nuovo distendino il matematico portoghese applicò un sistema meccanico e idraulico più razionale e il successo di questo esperimento convinse Siminetti, immediato superiore di Setticelli, ad estendere i miglioramenti anche alla ferriera, perché questo sistema permetteva un lavoro del maglio più regolare e un risparmio di tempo e di combustibile[27]. La costruzione della seconda ferriera a due fuochi venne invece avviata nell'ottobre del 1774[28]. In seguito all'aumento della capacità produttiva vennero pertanto ampliati i depositi del carbone la cui capienza fu variata da 2.000 a 3.000 some, anche perché oltre al carbone locale si poteva fare affidamento anche su quello importato dal vicino territorio lucchese[29].
Nel 1775 il baricentro produttivo della siderurgia pistoiese fu così spostato dal bacino del Reno a quello del Lima e le fabbriche di Mammiano basso si avviarono a diventare il principale centro di trattamento della ghisa di tutto il Granducato. Ciò è molto chiaro se si analizzano le quote di ghisa lavorata nelle varie zone

Il primo dato che emerge dal sottostante grafico mostra l'indubbia crescita del consumo di ghisa e quindi della produzione di ferro nelle fabbriche della montagna di Pistoia ed in misura minore in quelle delle Alpi Apuane con conseguente declino produttivo delle ferriere maremmane. Se nel 1768 la percentuale di ghisa affinata nella montagna di Pistoia, in Maremma e nelle Alpi Apuane era rispettivamente del 30,7%, 50,9% e 18,4%, negli anni Ottanta fu di 38,7%, 39,6% e 21,7% e nel decennio successivo di 41,7% per Pistoia, 34,2 per la Maremma e ben 30% per la fattoria di Ruosina[30]. Mammiano, a cui alla fine del XVIII secolo si affiancarono le due ferriere di Ponte Sestaione, rappresentava il luogo dove si affinava la quota maggiore di ferro malleabile non solo della zona di Pistoia, ma dell'intero Granducato.

17 G. Biagioli, *L'agricoltura e la popolazione in Toscana all'inizio dell'Ottocento*, Pisa, Pacini Editore, 1975.

18 R. Breschi, *Cicli imprenditoriali e permanenze storiche nel territorio della montagna pistoiese*, in "Storia Urbana", 1979, n.9, pp. 51-85.

19 A. Nesti, I boschi toscani, cit.

20 A. Nesti, La siderurgia toscana, op. cit.

21 ASF, Magona 2520, *Della gita fatta in Pistoia e sua montagna*, cit.

22 Ivi, *9 ottobre 1773 Relazione Setticelli-Cini*. La disponibilità energetica delle varie ferriere era così calcolata: quelle di Mammiano potevano fare affidamento su 385.450 some di legname in gran parte ottenibile dalle faggete e dai castagneti di Cutigliano; quelle di Pracchia disponevano di 10.900 some dalle macchie di Gavinana; per la ferriera di San circa 12.000 some dai boschi di Piteglio. Cfr. Ivi, *Descrizione delle macchie esistenti nella montagna di Pistoia nel circondario delle otto miglia dagli edifizi della Magona secondo la visita fatta dai deputati in esecuzione di benigno rescritto del di 21 maggio 1772.*

23 Ibidem. Niccolò Siminetti, amministratore delle Regie Rendite, approvò il progetto nel marzo del 1774 e la Segreteria di Finanze il successivo 11 aprile, cfr. ASF, Segreteria di Finanze ante 1788 453, 26 marzo 1774

24 Ivi, Inserto 1771, *Approvazione della formazione di un nuovo distendino a Mammiano*, 16 aprile 1771.

25 Ibidem

26 Ibidem. A questo proposito Setticelli si esprimeva dicendo "Resta solo qualche piccola differenza sopra il numero figura e materiale del quale devono essere composte le trombe, qual punto riducendosi a questione meccanica, consulteremo l'abate Fontana che, senza recarsi sul luogo, potrà decidere il vero partito da prendersi".

27 Ivi, Inserto 1772, *Lettera di Niccolò Siminetti a Segreteria di Finanze*, 22 agosto 1772: "Fra i lavori eseguiti a Mamminao c'è stata la variazione del canale che porta l'acqua alla ruota del maglio e al bottaccio che si è ingrandito". Il canale era precedentemente a cielo aperto, essendo stato chiuso si rilevava come l'acqua non si disperdesse provocando gli effetti benefici elencati sopra.

Un patrimonio da salvaguardare

La storia plurisecolare del sito produttivo di Mammiano basso, oggi significativamente chiamato Le Ferriere, non si interruppe e continuò con altre modalità anche nel corso del XIX e del XX secolo.

Alla fine del XVIII secolo il Granduca predispose un piano di riforma della siderurgia toscana che prevedeva la liberalizzazione della produzione, la vendita a privati di tutte le ferriere e il solo mantenimento in regime pubblico della fusione del minerale. Tale piano non ebbe successo, ma venne ripreso poi nel corso del secolo successivo, quando gli edifici di Mammiano furono ceduti definitivamente alla casa bancaria Fenzi di Firenze nel 1837[31]. La casa fiorentina negli anni Settanta dell'Ottocento partecipò poi alla costitutzione della Società delle Ferriere Italiane[32] che inglobò le fabbriche mammianesi continuando a lavorarvi ferro e utilizzandovi la lignite estratta dal grande bacino valdarnese di Cavriglia. Dopo una ventina d'anni il complesso passò invece nelle mani della famiglia Turri che ristrutturarono gli impianti per la lavorazione del rame e da questa, all'inizio del XX secolo, alla Società Metallurgica Italiana che trasformò alcune delle vecchie ferriere in locali abitativi per gli operai[33]. L'Enel, ultimo proprietario, cedette poi gli edifici, in via privilegiata, ai propri dipendenti che ne facevano richiesta, trasformando così i vecchi impianti produttivi in case vacanza.

Malgrado questi ripetuti passaggi il sito nel suo complesso ha conservato la propria fisionomia settecentesca impressagli da Leonardo Ximenes. Così, ancora oggi, quella fisionomia è ancora ben leggibile, anche se su alcune delle vecchie ferriere si sono startificati i segni delle successive attività produttive.

La pianta seguente mostra, in una veduta generale, la situazione nel 1837, al momento del passaggio delle fabbriche ai Fenzi. La dislocazione degli edifici e la loro destinazione era verosimilmente identica alla realtà degli interventi ximeniani negli anni settanta del secolo precedente. Esistevano infatti tre ferriere: di sopra, di mezzo, di fondo; una chioderia, due distendini, la sede amministrativa dove risiedeva il ministro della fattoria di Mammiano.

1 Carbonile ferriera di sopra
2 Camerotti ferriera di sopra
3 Ferriera di sopra
4 Magli e ruote ferriera
5 Bottaccio ferriera di sopra
6 Stalla e fienile
7 Carbonili
8 Carbonile ferriera di mezzo
9 Ferriera di mezzo
10 Magli e ruote
11 Bottaccio ferriera di mezzo
12 Palazzina dei ministri
13 Chioderia
14 Bottaccio distendini
15 Carbonili distendini
16 Distendino
17 Ruote e magli
18 Distendino
19 Bottaccio ferriera di sotto
20 Ruote e magli
21 Carbonile ferriera di sotto
22 Ferriera di sotto
23 Fornace

All'inizio del Novecento, come mostra all'epoca della proprietà SMI, si erano compiutii interventi molto significativi ampliando la ferriera di mezzo ed adattandola a ramiera con l'introduzione di due forni Ponsard come mostra chiaramente l'immagine seguente. Questo edificio ha già subito in quell'epoca un forte cambiamento strutturale. La vecchia struttura ximeniana della ferriera si è ampliata fino ad inglobare la stalla ed il fienile e

28 Ibidem, di nuovo si riconoscevano i pregi del nuovo distendino, del fuoco aggiunto alla ferriera e soprattutto dei nuovi meccanismi per l'acqua. I lavori si sostanziarono nella costruzione della ferriera a due fuochi, in una nuova casa per l'abitazione del ministro, in un mulino, in una steccaia in muratura, nell'innalzamento della gora e nella costruzione di una fornace che produceva sul posto i laterizi necessari alla costruzione.

29 Ivi, inserto 1774, *Approvazione della costruzione di un nuovo carbonile alla seconda ferriera di Mammiano*, 25 agosto 1774. La relazione affermava: "in alcuni anni l'affluenza di carbone è tale che se si potesse ricevere tutto somministrerebbe il comodo di un approvvigionamento anco per gli anni futuri senza che vi fosse bisogno di ricorrere alle faggete di Cutigliano".

30 I dati del grafico e le successive elaborazioni sono state tratte da ASF, MAGONA 288-289, *Libri Maestri* 1768-83 e ASF, MAGONA 2144-2150 *Giornali del libro Maestro* 1784-1800.

31 Sull'attività del Banco Fenzi si veda A. Giuntini, Soltanto per denaro. La vita, gli affari, la ricchezza di Emanuele Fenzi negoziante banchiere fiorentino nel Granducato di Toscana (1784-1875), Firenze, Polistampa, 2002 e A. Volpi, Banchieri e mercato finanziario in Toscana (1801-1860), Firenze, Olschki, 1997. Per quanto riguarda gli interessi siderurgici della famiglia si veda invece G. Mori, *L'industria del ferro in Toscana dalla Restaurazione alla fine del Granducato*, Torino, ILTE, 1966.

32 I. Biagianti, ??????????? e Busino

33 L. Savelli

l'edificio corre da un lato all'altro del percorso stradale (6), è scomparso il bottaccio a vista (11) e si è provveduto a rialzare tutto l'edificio. Per quanto riguarda l'altra struttura visibile nella sottostante fotografia, ossia quello dei distendini, notiamo invece un assenza di intervento essendo ancora ben in vista il vano delle due piccole ruote idrauliche che fornivano l'energia ai due magli.

Stabilimento di Mammiano Pistoiese.

Successivamente, la Società metallurgica Italiana ristrutturerà i vecchi distendini trasformandoli in case per gli operai[34], provvedendo ad interrare i loro bottacci e a togliere il vano delle ruote idrauliche.
Attualmente la ferriera di sopra versa in gravi condizioni di degrado. La copertura in laterizi e legno è in molte parti scomparsa e gli interni sono invasi dalla vegetazione che ne impedisce una lettura dettagliata. Si è mantenuta abbastanza integra la parte originariamente destinata ad abitazione degli operai della ferriera in cui forse i Turri e più certamente la SMI introdussero un forno per la lavorazione del rame. Scendendo lungo la strada si trova quella che era la ferriera di mezzo, l'unico edificio che ancora oggi ospita un'attività industriale legata alla carpenteria metallica. Di fronte a questa vecchia ferriera, poi ramiera e di cui si è già parlato, esiste ristrutturato la vecchia sede amministrativa: una imponente villa oggi sdi proprietà dell'Ente Madonnina del Grappa che la riserva a colonia estiva. Più a valle la chioderia è stata completamente ristrutturata ed intonacata per far spazio a civili abitazione, mantenendo però la sua strttura esterna originaria. Scendendo ulteriormente alla nostra sinistra si vede la facciata a valle della ferriera di mezzo, potendo ancora leggere la vecchia tessitura muraria del Settecento. Alla nostra destra si vede invece la parte posteriore dei distendini poi abitazioni operaie, nonché interrati i bottacci e le canalizzazioni idrauliche ad essi necessarie. Svoltando lungo la strada ci troviamo davanti alla facciata dove è ben visibile l'intervento operato dalla SMI per renderli abitabili. Continuando a scendere arriviamo infine alla ferriera di fondo, l'unica che esternamente ed internamente a mantenuto la sua dimensione settecentesca[35]. Qui ci troviamo di fronte ad uno dei più significativi interventi di Ximenes ancora integralmente leggibile, vale a dire tutta l'infrastruttura idraulica che produceva l'energia per il movimento del maglio e l'aria da insufflare dei due fucinali della ferriera. Ponendoci di fronte a questo edificio sulla destra si può ancora notare l'imponente tessitura muraria del bottaccio, l'invaso d'acqua alimentato dal complesso reticolo idraulico sotterraneo visibile dalla pianta del 1837. Sempre sulla nostra destra si intravedono anche, sotto lo stesso bottaccio, due colonne che ad una sommaria analisi potrebbero rappresentare alcuni sostegni dello stesso (foto1). In realtà si tratta delle cosidette trombe idroeoliche il cui schema di funzionamento è rappresentato dalla fotografia 2. Molto sinteticamente il funzionamento era il seguente: l'acqua cadendo provocava uno spostamen-

34 L. Savelli, *L'industria in montagna. Uomini e donne al lavoro negli stabilimenti della Società Metallurgica Italiana*, Firenze, Olschki, 2004.

35 Desidero qui ringraziare gli attuali proprietari che hanno permesso l'accesso all'interno della vecchia ferriera.

to d'aria che veniva incanalato lungo apposite conduttore fino al focolare dove si lavorava la ghisa, grazie alla presenza di un sifone. L'originalità del progetto ximeniano fu quella di realizzare un lungo percorse di queste condutture che non era esterno all'edificio, ma ne faceva parte integrante. Le due condutture che alimentavano d'aria i bracieri della ferriera furono infatti costruite in muratura e inserire nelle pareti della ferriera stessa, conferendo così all'impianto una durata maggiore di quella permessa da condutture in legno e pece ancora presenti negli altoforni maremmani alla fine del XVIII secolo come attesta la descrizione che ne fece Giorgio Santi[36].
Tali conduttore sono ben visibili lungo la tessitura muraria della ferriera (foto 3) e terminano in due piccole botti di pietra (foto 4), una purtroppo scomparsa.
I focolari, di uno le tracce sono ancora ben visibili sul la parete (foto 5), erano disposti sul lato sinistro e su quello destro dell'edificio e vi si riscaldava la ghisa che poi era battuta al maglio. Questo strumento si trovava dislocato nell'angolo alto a destra, collegato alla ruota idraulica attraverso un albero a camme che ne permetteva il movimento e che passava attraverso una fenditura nel muro adesso tamponata. La ruota idraulica, di circa 2,5 metri di diametro, era invece posta all'esterno, sotto una cateratta sita sul fondo del bottaccio che veniva aperta o chiusa (foto 6) dall'interno della ferriera attraverso una serie di leve di legno. L'acqua, cadendo, faceva girare la ruota e l'albero a camme permetteva di trasformare il movimento circolare in perpendicolare consentendo al maglio di alzarsi ed abbassarsi.
Le parti rimanenti della ferriera di fondo sono oggi abitazioni che hanno sfruttato i vecchi camerotti in cui alloggiavano gli operai della fabbrica; i carbonili, situati invece nella parte posteriore, sono tutt'oggi presenti e ancora anneriti a testimonianza della loro destinazione originaria. Il complesso si completa poi ancora più a valle con un piccolo mulino, anch'esso ristrutturato ad abitazione, posto originariamente a servizio degli impianti industriali per la produzione di farina.

36 Pisa, prosperi, 1795-1801.

Figura 1: Le trombe idroeoliche

Figura 2: Schema di tromba idroeolica

Figura 1

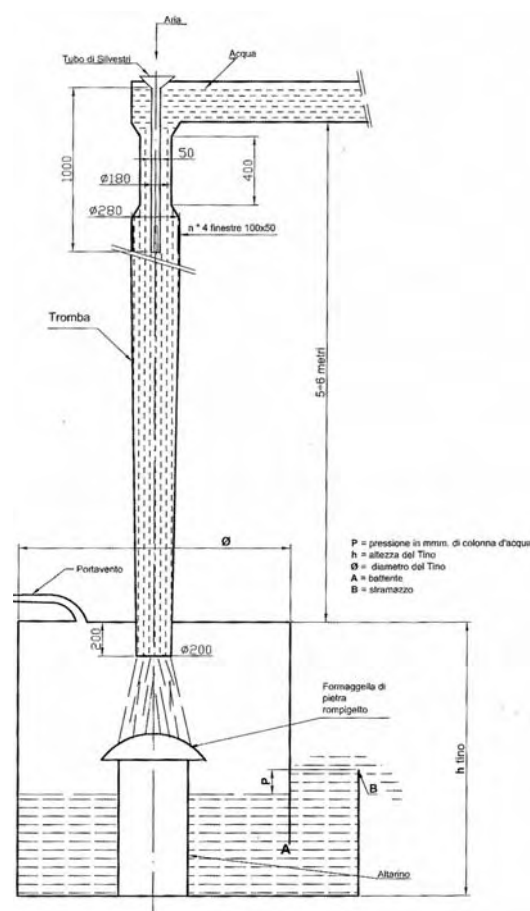



Figura 2

Figura 3

Figura 4

Figura 3: Le tessitura muraria del canale della tromba

Figura 4: la botte di arrivo dell'aria. Si noti il foro a cui veniva collegato l'ugello che portava l'aria al fucinale

Figura 5: I mattoni abbrustoliti indicano la presenza e la forma della cappa del focolare

Figura 6: Il vano che accoglieva la ruota idraulica. In alto l'apertura per lo scarico dell'acqua dal soprastante bottaccio.

Figura 5

Figura 6

Fabio Palmieri
Renzo Zagnoni
Gruppo Studi
Alta Valle del Reno

Le piccole imprese elettro-commerciali nella montagna bolognese fra Otto e Novecento

Nell'ambito delle attività di CISA (Centro Innovazione per la Sostenibilità Ambientale) della montagna bolognese, con sede a Porretta Terme, e dell'attività di ricerca storica del Gruppo di studi alta valle del Reno di Porretta Terme, abbiamo condotto un'indagine relativa a tutte quelle attività che, dal Medioevo all'età contemporanea, ebbero nella ruota idraulica il motore essenziale per le attività della proto-industria. La ricerca è stata finalizzata a cercare in questi opifici idraulici, presenti nella montagna bolognese da epoche molto antiche, il diretto antecedente delle piccole attività di produzione di energia elettrica che, prima della nazionalizzazione del 1962 in ENEL, furono il motore dell'elettrificazione della montagna.
Queste brevi note sono un'anticipazione di quella molto più ampia ricerca, che proponiamo volentieri in questo convegno, soprattutto per sottolineare come le attività proto-industriali della montagna pistoiese sorsero e si svilupparono in modi del tutto analoghi, rispetto a quelle della confinante montagna bolognese.

La presenza di opifici idraulici nella montagna a cominciare dal Medioevo è da ricondurre ovviamente ai mulini, documentati soprattutto come dipendenti da signori laici o ecclesiastici fin dal secolo XI, il periodo a cui risalgono le prime fonti. La ricerca nostra ci permette di sottolineare come da quei primi mulini signorili si passò ben presto ai mulini comunitari, che sorsero ad opera delle comunità rurali che, sul modello del Comune cittadino, si andarono organizzando soprattutto per la gestione degli interessi collettivi delle piccole comunità, che andavano dallo sfruttamento delle foreste di proprietà comune, alla fondazione e gestione della chiesa, alla costruzione di questo tipo di mulini. Infine la ricerca sottolinea il passaggio ad una vera e propria privatizzazione dell'attività molitoria, quando, a cominciare dal secolo XIII e per tutta l'età moderna, furono i privati a costruire e gestire questo tipo di opifici[1].
Il passo successivo fu la diffusione di opifici più sviluppati dal punto di vista tecnologico, come le ferriere. Sulla montagna pistoiese iniziarono ad essere costruite dal secolo XVI, nell'ambito del grande progetto della Magona granducale, con i suoi opifici distribuiti in molte località da San Felice a Mammiano, da Pracchia al Malconsiglio. In quella bolognese, a parte alcune sporadiche esperienze a Castiglione dei Pepoli ed alle Fabbriche di Stagno fra Quattro e Seicento, occorrerà attendere l'inizio del XIX secolo per vedere il sorgere di una prima industria del ferro. L'anno della svolta in tal senso è il 1825, quando una società formata da Egidio Succi, ministro della Magona granducale, e da Tommaso Francia dei Bagni della Porretta iniziarono la costruzione di importanti attività non solo artigianali, ma decisamente industriali, nel comune di Lizzano Matto, oggi Lizzano in Belvedere, nelle località Panigale di Sopra e Porchia. Anche la ditta bolognese Bontempelli e Lodi costruì un'altra ferriera poco distante dalle altre due a Panigale di Sotto; tutto questo primo complesso sfruttò le acque del Silla, che scendono dalla zona del Corno alle Scale. Contemporaneamente una famiglia pistoiese già ampiamente attiva nell'industria del ferro nel Pistoiese, i Vivarelli Colonna, costruì un'altra ferriera al Ponte della Venturina, i cui magli vennero mossi dalle acque del Reno.
Pochi anni dopo, nel 1840, uno dei maestri di ferriera fatti venire dai Vivarelli Colonna da Moio dei Calvi, in provincia di Bergamo, per lavorare alla Venturina, si mise in proprio e fondò a sua volta una ferriera fra Silla e Corvella, che poi passò ad altre famiglie ed oggi può essere definita, dai vari proprietari che si succedettero, Calvi-Chelotti-Lenzi.
Al sorgere di queste attività non fu affatto estranea la notizia, prestissimo diffusasi, del progetto di costruzione della strada di Porretta, già avviata in epoca di Restaurazione pontificia e granducale dopo il 1815, e che raggiunse Pistoia verso la metà del secolo. Fu l'idea che presto una strada avrebbe collegato la pianura Padana alla Toscana, a spingere un gruppo di imprenditori, soprattutto toscani, ad investire nella montagna bolognese. La nostra ricerca sottolinea poi come, dopo l'Unità d'Italia, le difficoltà provocate dal crollo delle barriere doganali e dal conseguente calo delle vendite, fecero sì che quelle attività industriali si trasformassero in artigianali: mentre in precedenza la manodopera specializzata venne chiamata soprattutto dal Bergamasco e dalla Garafagnana, territori dove più antica era la tradizione del battere il ferro, in questa seconda fase furono soprattutto famiglie locali, come i Lenzi di Corvella presso i Bagni della Porretta, ad apprendere l'arte e ad acquisire tutte le ferriere della montagna, costruendone alla fine dell'Ottocento anche una nuova a Ca' d'Alessio presso Silla[2].
L'ultimo opificio idraulico a sorgere nella montagna bolognese, precisamente nel 1898 a Silla, fu la filanda della famiglia Papi[3]: di origine pratese, nell'ultimo decennio del secolo Oreste Papi aveva costruito a Faenza una piccola filanda con poco più di un centinaio di fusi; le cose non gli erano però andate bene, poiché l'impianto aveva subito un rovinoso incendio. Per questo aveva deciso di trasferire la sua attività in montagna e scelse Silla, sia per-

[1] Uno studio specifico su un singolo mulino, che risulta emblematico dello sviluppo di questo opifici, è quello di R. Zagnoni, *Il mulino di Silla dalle sue origini all'inizio dell'800*, in "Gente di Gaggio", n. 1, luglio 1990, pp. 24-31, riproposto in E. Albertazzi, R. Zagnoni, *Silla, un paese moderno dalle radici antiche*, Porretta Terme 2001 ("I libri di Nuèter", 30), pp. 45-75. Vedi anche F. Guccini, *Le parole del mugnaio a Pàvana e nella montagna fra Bologna e Pistoia*, in "Nuèter", XXI, 1995, n. 41, pp. 145-160 ("Nuèter-ricerche", 4).

[2] Oltre al volume, in corso di stampa, che raccoglie la forma più ampia di questa ricerca, sull'industria del ferro si può vedere: A. Antilopi-R. Zagnoni, *L'industria del ferro e del rame nella montagna bolognese*, in "Nuèter", prima parte XIII, 1987, n. 25, pp. 97-112, seconda parte XIII, 1987, n. 26, pp. 98-112; E. Albertazzi - R. Zagnoni, *Silla, un paese moderno dalle readici antiche*, Porretta Terme, Gruppo di studi alta valle del Reno, 2001, pp. 319 ("I libri di Nuèter", 30), particolarmente le pp. 93-160 e soprattutto R. Zagnoni, *L'industria del ferro nella montagna bolognese e la ferriera di Ca' d'Alessio (secoli XV-XX)*, in *Quella era fatica davvero. Strutture lavoro parole della ferriera*, Bologna 2003 (IBC dossier, 40), pp. 115-165. Nella stesura di queste note riduciamo all'essenziale i rimandi bibliografici senza citazioni archivistiche, per le quali rimandiamo a quest'ultimo più completo scritto per una più ampia visione delle fonti e della bibliografia.

[3] Sulle vicende storiche della filanda

cfr. R. Zagnoni, *Un filo lungo cent'anni. Vicende storiche della filanda Papi*, Silla 1990 ("I libri di Nuèter", 7).

ché i Guccini, proprietari del mulino, avevano costruito sul canale un piccolo edificio adatto alla bisogna, sia perché quassù era presente un consistentissimo allevamento di pecore, che con la transumanza venivano trasferite negli alpeggi nel mese di maggio per tornare in settembre in Romagna o in Maremma. Basti pensare che l'inchiesta agraria Iacini documenta alcune decine di migliaia di capi ovini transumanti nei vari comuni della montagna. Nel 1990 nella prefazione al libro dal titolo *Un filo lungo cent'anni*, che celebrandone il centenario proponeva la storia di questa filanda, ricordavo come per spiegarne le origini in questi luoghi molto distanti dal distretto pratese ci si può riferire a tre *fili*: prima di tutto quello della lana, indispensabile al filatoio e fornito dalle numerosissime pecore che pascolavano quassù d'estate; poi il *filo della corrente dell'acqua*, che era rappresentato dal torrente Silla, catturato a monte del canale del mulino, che faceva muovere la grande ruota del filatoio oggi purtroppo distrutta; infine il *filo delle rotaie della ferrovia*, che allora era indispensabile per la commercializzazione dei prodotti al di fuori dell'ambito locale.
La prima parte della ricerca sugli opifici idraulici termina con la fine del secolo XIX. I motivi di questa scelta vanno cercati in un fatto particolarmente significativo: il tema fondamentale di questa indagine sono infatti la nascita e gli sviluppi dell'industria idroelettrica in montagna, mentre gli antichi opifici idraulici ne rappresentano la necessaria ed indispensabile premessa. Per questo la descrizione delle vicende storiche relative ai mulini, ferriere, e filande termina proprio nel momento in cui si avvia la nuova esperienza produttiva dell'idroelettrico. Quest'ultima rinnovò e rese di attualità l'importanza del motore idraulico, che per secoli aveva rappresentato l'unica possibilità di muovere la macchine di molti opifici. La continuità di tutte queste esperienze è evidente nella narrazione di questi fatti ed è simbolicamente rappresentata da due fatti cronologicamente distanti un secolo, ma del tutto simili: il primo riguarda il sorgere dell'industria del ferro a cominciare, come abbiamo visto, dal 1825; orbene quasi tutte le ferriere sorte in quel periodo vennero costruite nello stesso luogo ed utilizzando gli edifici di antichi mulini, che vennero trasformati o ricostruiti per le nuove esigenze, ma conservarono l'elemento essenziale di questi opifici, la gora che permetteva di derivare l'acqua dai fiumi e dei torrenti e di creare il dislivello necessario a far muovere il ritrecine del mulino, come le grandi ruote dei magli. Quando all'inizio del Novecento sorsero le prime piccole centrali idroelettriche accadde un fenomeno del tutto analogo: le prime di esse furono costruite all'interno dei mulini per gli stessi motivi ricordati in relazione al sorgere delle ferriere. Il mulino risulta così concettualmente e realmente l'antenato diretto di tutte queste importanti attività.

La nascita della piccola industria idroelettrica fra la fine dell'Ottocento e i primi quarant'anni del Novecento

Nonstante esistano molti studi sull'industria elettrica in Italia, fra cui spicca l'opera magna, *Storia dell'industria elettrica in Italia*[4], nessuno di questi ha mai prestato più di tanta attenzione alle piccole imprese elettro-commerciali. Il problema della dimensione ha una rilevanza storica notevole. Per avere un'idea a riguardo all'entità numerica di queste realtà è bene partire dallo studio statistico più completo in materia, prodotto da Pavese e Toninelli proprio per i volumi laterziani[5]. La dimensione medio-piccola rappresenta, nel 1884, il 67% delle imprese elettro-commerciali italiane, nel 1901 il 42%, nel 1907 il 53% e nel 1914 il 49%. Nonostante la tendenza alla concentrazione, che inizia ad emergere durante la prima guerra mondiale, le imprese di dimensioni medio-piccole erano nel 1915 il 49,7%, nel 1919 il 48% e nel 1924 il 59,1%. Dati simili sono sostanzialmente confermati anche da rilevazioni successive: nel 1925 sono il 58,3%, nel 1929 il 55,1%, nel 1932 il 42,9% , nel 1935 il 56,6%. Non abbiamo dati riguardanti il periodo bellico, poiché dal 1939, il governo fascista impose la fine delle rilevazioni. Ma se si controllano i dati riguardanti le imprese elettriche confluite nell'ENEL al momento della nazionalizzazione nel 1962, si nota come le imprese elettro-commerciali con utenze inferiori al migliaio fossero il 71,4% del totale[6]. Questa tendenza rilevante verso la piccola dimensione non è mai stata approfondita, da un lato perché essa occupava modeste aree di distribuzione e produceva limitate quantitià di energia, dall'altro perché le fonti su queste piccole imprese produttrici di energia elettrica sono di difficile reperimento e obbligano lo studioso a procedere attraverso un continuo intersecarsi di fonti di tipo diverso. Per condurre la presente ricerca abbiamo avuto la fortuna di poter ampiamente consultare l'archivio ENEL di Firenze, un fatto che ci permette di affrontare il problema con un'abbondante messe di informazioni di prima mano, per di più per la maggior parte inedite. Altre importanti informazioni sono state reperite in vari fondi dell'Archivio di Stato di Bologna, particolarmente quello della Prefettura di Bologna e del Genio Civile.
Il notevole e duraturo sopravvivere della dimensione medio-piccola nelle imprese elettro-commerciali può esse-

[4] La *Storia dell'Industria Elettrica in Italia* di Laterza, consta di 5 volumi in più tomi e copre il periodo (1883-1990).

[5] C. Pavese, P.A. Toninelli, *Anagrafe delle società elettriche*, in *Storia dell'industria elettrica in Italia. Le origini. 1882-1914*, a cura di G. Mori, Laterza, Bari, 1992 e C. Pavese; P.A. Toninelli, *Anagrafe delle società elettriche*, in *Storia dell'industria elettrica in Italia. Il potenziamento tecnico e finanziario. 1914-1925*, a cura di L. De Rosa, Bari, Laterza, 1992; C. Pavese, P.A. Toninelli, *Anagrafe delle società elettriche*, *Storia dell'industria elettrica in Italia. Espansione e oligo-*

re spiegata in molti modi. Alle origini del diffondersi dell'energia elettrica, nel periodo pioneristico, esse si inseriscono in una più generale corsa all'acqua inaugurata dalle tesi di Francesco Saverio Nitti[7], e dal clima delle tendenze economiche di inizio secolo. Il bisogno di energia elettrica di molti centri minori non poteva, almeno in un primo momento, essere soddisfatto dalle grandi aziende, che, d'altro canto, non erano interessate alla distribuzione nelle zone più periferiche, soprattutto perché queste ultime erano interessate da una scarsa densità di popolazione e da deboli consumi. Un'altra causa del diffondersi della piccola impresa deve essere messa in relazione al dato della produzione: i corsi d'acqua Appenninici a carattere torrentizio infatti, difficilmente si prestano a grandi utilizzazioni.

Più facilmente le loro caratteristiche idrogeologiche permettono utilizzazioni immediate, il cui luogo di realizzazione esiste da secoli, e, come già rilevavamo, è il mulino. Questa struttura di antichissima origine si prestava in modo ottimale alla produzione di energia idroelettrica attraverso piccoli impianti. In primo luogo il mulino era diffuso capillarmente sul territorio e godeva di un rapporto privilegiato con le comunità circostanti, da esso dipendenti per i servizi di macinazione dei cereali e, in questi territori montani, delle castagne secche. In secondo luogo, dal punto di vista legislativo, essendo i possessori di un mulino già detentori di una concessione per la derivazione dell'acqua da fiumi e torrenti, non necessitavano di complicati e costosi iter burocratici per richiederne una nuova[8]. In terzo luogo, le strutture materiali del mulino erano già dotati di una "diga in miniatura": il mulino ha infatti una bocca di presa per derivare l'acqua dal fiume, una gora con cui trasportarla fino al bottaccio, il diretto antenato del bacino idroelettrico; questa struttura permette di utilizzare al meglio le risorse idriche disponibili, senza procedere ad alcuna costosa costruzione. Il salto d'acqua, che prima serviva a muovere il ritrecine, ora viene adattato per l'installazione di una turbina. Il canale di rilascio delle acque rimane, salvo modifiche eccezionali, quello precedente. Sfioratori per evitare le piene sono da sempre integrati nella struttura del mulino, il problema più che la quantità riguarda semmai la costanza del flusso. Mentre nel caso della macinazione, infatti, l'erogazione del servizio all'utenza poteva avere carattere d'intermittenza, ovvero essere erogata nei periodi di disponibilità idrica, il servizio elettrico doveva per necessità essere garantito con costanza nel corso dell'anno.

Ecco quindi che, dopo pochi anni dal loro avvio molti piccoli mulini, sedi di altrettante imprese elettro-commerciali, si dotarono di motori ausiliari per far fronte ai periodi di magra estivi. Le scelte ricadevano solitamente o verso motori a gas povero oppure verso generatori termici.

È il caso, già nel 1922, dell'impresa Aldo Buini di Porretta Terme la quale, per ovviare alle periodiche magre estive, si era dotata di un impianto per la produzione di energia elettrica tramite gas povero, della potenza di hp 80[9]. Il motore idroelettrico che aveva sede nel mulino, produceva 120 hp di potenza soltanto a pieno regime, riducendosi a 20-40 hp nei mesi estivi. Il guaio era che *proprio in quei mesi Porretta Terme ha il suo massimo come stazione climatica e balneare*[10].

Anche Lorenzo Pezzatti, proprietario dell'impresa elettrocommerciale delle Mogne, in comune di Camugnano adottò prestissimo la stessa strategia[11]. Questi, oltre a fornire energia elettrica per illuminazione al comune di Castiglione dei Pepoli fin dal 1903, aveva stipulato un contratto con la neonata SIB (Società Idroelettrica del Brasimone), per la fornitura di energia elettrica senza interruzione durante tutto l'anno. La SIB, il cui intero pacchetto azionario era controllato dalla Società Bolognese di Elettricità (SBE)[12], stava costruendo proprio presso Castiglion de Pepoli la grande diga delle Scalere e necessitava della fornitura di energia elettrica perlopiù nei mesi estivi, obbligando il Pezzatti all'installazione di un motore e gas povero.

Anche l'impresa Vivarelli[13], che dal 1913 produceva e distribuiva energia tramite una turbina posta al Molino di Valerio, sul Randaragna in comune di Granaglione, era stata costretta dalle magre estive a installare un motore termico ausiliario. Questa piccola impresa distribuiva energia elettrica a Granaglione, Lustrola, Casa Boni e Casa Forlai.

Nello stesso periodo (1913-1914) al mulino di Gaggio l'impresa Baldi Don Felice aveva iniziato a produrre energia elettrica. Anch'essa aveva dovuto dotarsi di un motore ausiliario di tipo termico. A lamentarsi della precarietà era stato lo stesso sindaco di Gaggio Montano, che nel 1914 sottolineava come nei periodi di villeggiatura era cosa molto sgradevole essere lasciati al buio.

Come si vede, negli anni compresi fra l'inizio del secolo e gli anni venti, si verifica una straordinaria crescita di piccole imprese nella montagna bolognese che, pur operando a livello locale, riuscirono a produrre una qualche elettrificazione periferica. I problemi che assillavano queste imprese minori erano tuttavia molto frequenti. In

polio. 1925-1939, Bari, Laterza, 1992.

[6] V. Vinci, *Razionalizzazione e sviluppo della distribuzione realizzato dall'ENEL*, in *Storia dell'industria elettrica in Italia*, in *Storia dell'industria elettrica in Italia. II Dal dopoguerra alla nazionalizzazione. 1945-1962*, a cura di V. Castronovo, Bari, Laterza, 1994, pp.327.

[7] F.S. Nitti, *La conquista della forza*,Torino-Roma 1905.

[8] D. Manetti, *La legislazione sulle acque pubbliche e sull'industria elettrica*, in *Storia dell'industria elettrica in Italia. Le origini. 1882-1914*, a cura di G. Mori, Bari, Laterza, 1992.

[9] ASB, *Genio civile*, 805.

[10] *Ibidem*.

[11] *Ibidem*.

[12] F. Degli Esposti, *La Società Bolognese di Elettricità dalle origini agli anni Venti*, in "Storia e problemi contemporanei", n. 16, 1995.

[13] ASB, *Ibidem*.

primo luogo la produzione di energia per via termica, così frequente nei mesi estivi, portava ad un aumento dei costi per l'impresa la quale, volendo mantenere inalterati i margini di guadagno, si trovava costretta ad aumentare le tariffe. Dall'altro lato, la scarsità di capitali e di tecnici competenti rendevano spesso queste aziende, in caso di guasto, senza molte soluzioni. Inizialmente infatti le reti non erano connesse fra di loro e ciò significava che ad un guasto corrispondeva sempre l'interruzione del servizio. La situazione cambiò soltanto a partire dalla metà degli anni Venti, quando un nuovo attore si inserì sul territorio, realizzando una prima magliatura fra le imprese esistenti: l'Azienda idroelettrica della Limentra[14]. Questa, tentò negli anni che vanno dal 1920 al 1939, di unificare ed ampliare tutte le reti distributive poste nell'Appennino Tosco-Emiliano. Guidata da Salvatore Turri, i suoi interessi si diressero in un primo momento verso l'Appennino Toscano, elettrificando nel 1924 Treppio, Venturina, Fabbiana, Collina, Spedaletto, Sammommè, Taviano, Fossato, Sambuca, Bellavalle, Pavana, Carpineta, Porretta, Veragto, Pioppe e Lizzano in Belvedere.

Dopo questa prima espansione in territorio Toscano, in cui non operavano altre imprese elettro-commerciali, la Limentra si gettò alla conquista del versante Bolognese, attuando una strategia comune verso le piccole imprese. Essa procedette all'acquisto di tutte le piccole reti di distribuzione delle aziende minori, lasciando in mano a queste soltanto gli impianti di produzione. Del resto nemmeno la produzione poteva essere gestita dalle imprese proprietarie attraverso accordi contrattuali, poiché esse erano vincolate a vendere tutta l'energia prodotta alla Limentra e non potevano apportare variazioni ai loro impianti senza l'autorizzazione della stessa.

Dopo aver coperto con la propria rete di distribuzione le zone ancora poco elettrificate, la Limentra iniziò ad ampliare le proprie centraline di produzione[15]. La prima era posta a Taviano, e sfruttava le acque della Limentra Occidentale; la seconda a Ponte della Venturina era dotata sia di una centralina idroelettrica, che di un motore termico per ovviare al problema dei periodi di magra; un'altra centrale era presso Pianaccio e sfruttava le acque del fiume Silla. L'ultima infine era posta a Pioppe di Salvaro e funzionava sia da generatrice idroelettrica che da stazione di scambio con l'altra grande protagonista della valle: la Società Bolognese di Elettricità.

Per fornire delle coordinate territoriali si può dire che, fino al 1939, da Pioppe fino a Porretta Terme, tutta la zona era servita dalla Limentra. Mentre da Marzabotto fino a Bologna, era la Società Bolognese a distribuire energia elettrica.

Le difficoltà della Limentra iniziarono quando a Pavana, negli anni Trenta, le Ferrovie dello stato iniziarono la costruzione della diga. L'impresa fu obbligata a ridimensionare il proprio impianto di Taviano, posto a monte della diga, perdendo, sul versante toscano, l'unico punto di produzione rilevante. Un secondo problema causato dalla costruzione della diga era che anche la centralina posta a valle, presso Ponte della Venturina, veniva danneggiata dalla nuova opera. Il regime idrico che prima era lasciato alla spontaneità della portata del fiume, veniva ora regolato dal nuovo bacino, il quale ad intermittenza provocava periodi di magra, caratterizzati da sottoproduzione e periodi di piena improvvisa, causa di guasti.

Nonostante le continue lamentele presso le Ferrovie dello Stato, il problema non venne risolto e la Limentra entrò in serie difficoltà. Questa impossibilità a mantenere una buona produzione di energia idroelettrica costringeva sempre più di frequente l'impresa a acquistare, tramite la centralina di Pioppe di Salvaro, l'energia elettrica mancante dalla Bolognese. Quest'ultima naturalmente tendeva, via via che il tempo passava, ad alzare il prezzo dell'energia provocando altre difficoltà alla Limentra. Questa strategia portò, nel 1939, dopo quattro anni di bilancio in rosso, alla cessione della Limentra, che venne inglobata dalla Società Bolognese. Questa acquistò *in toto* la rete di distribuzione, ma mantenne uno solo dei piccoli impianti di produzione, quello di Pianaccio.

Un caso a parte è costituito dalla vera e propria guerra ingaggiata da diverse società per i diritti di derivazione del torrente Dardagna. La durata di questa pratica fece sì che essa, nata sotto la legislazione del 1893 finisse con sottostare al decreto Bonomi del 1916. Il primo interessato a derivare acqua dal torrente fu, nel febbraio del 1903, il marchese Giacinzio Gherardini[16]. Di questi però non abbiamo che gli atti risalenti al 1916, mentre il progetto originario non ci è perventuo. A seguito della richiesta del marchese, altre sei domande furono presentate e naturalmente tutte furono respinte in base al regolamento del 1893, che assicurava la precedenza soltanto attraverso il criterio cronologico di arrivo delle stesse. Questa competizione per accaparrarsi le risorse idriche di uno stesso corso d'acqua fa pensare che ci fossero numerosi studi sui fiumi e torrenti Appenninci. Il Dardagna, per la sua conformazione, doveva presentare un buon rapporto fra la costanza del flusso delle acque e la possibilità di sfruttare salti elevati.

I secondi a richiedere lo sfruttamento del Dardagna furono, in data 24 aprile 1907, l'ingegner Giuseppe Villoresi

[14] Archivio storico ENEL di Firenze, *Copialettere della Società anonima idroelettrica della Limentra.*

[15] *Ibidem.*

[16] ASB, *Genio civile*, 719.

e l'avvocato Luigi Roffeni i quali volevano sfruttare assieme a questo anche le acque del Rio Grande. Il 25 aprile 1907 l'ingegner Coduri, residente a Milano in via Sanata Redagonda (la prima via elettrificata d'Italia) si inseriva nella contesa, proponendo la costruzione di una centrale a Poggiolforato per migliorare le possibilità del salto d'acqua. L'ultima richiesta presentata nel 1907 arrivava dai responsabili della Cava dei Tirreni, Alfonso Biagi e Polinice Ghiarni. Questi progettavano di collocare l'opera di presa due chilometri sotto il lago Scaffaiolo, e restituire le acque 700 mentri a valle presso la borgata Bianacci.

Dopo questa prima ondata di richieste, una seconda iniziò nel marzo del 1915 quando Arturo Rossi, cercando di aggirare il problema, chiedeva la possibilità di sfruttare il Dardagna a valle della restituzione di Gherardini. La sua richiesta fu rifiutata a causa del regolamento 1893 il quale prevedeva che *sullo stesso corso d'acqua non possa esservi più d'una concessione, con precedenza per quella temporalmente anteriore*[17]. Altre due richieste, sempre da parte di ingegneri Milanesi, si inserirono nel 1916, finendo anch'esse rifiutate. A questo punto però, con l'entrata in vigore del decreto Bonomi, tutte le domande diventavano potenzialmente concorrenti.

Fu di nuovo richiesto a tutti i richiedenti di presentare le domande di progetto di ciascun impianto le quali, dopo essere state vagliate da un'apposita commissione del ministero dei Lavori pubblici, stabilirono che la concessione fosse assegnata al marchese Giacinzio Gherardini. Questi, nel frattempo, aveva ceduto i suoi diritti alla Società Idroelettrica Dell'Appennino; i due motori che vi sarebbero stati installati erano della potenza di hp 5109 e 1120. La derivazione del Dardagna non fu mai utilizzata per alimentare reti distributive locali, ma al contrario essa portava l'elettricità ricavata a Bologna, inserendola in una più ampia rete ad alto voltaggio, per essere poi ridistribuita in diversi centri dell'Italia centrale.

Non sempre i corsi d'acqua più invitanti erano oggetto di contese, qualche volta erano i piccoli derivatori i più celeri nella richiesta. È il caso della Società Idroelettrica Alta Lima, costituita in Cutigliano il 27 giugno 1905, da Giuseppe Petrucci e dal cavalier Ezio Sasselli[18]. Come si ricava dagli atti il Sasselli si occupava di mettere i capitali mentre il Petrucci, da parte sua, cedeva la ferriera e il molino delle Isole in cui gli impianti idroelettrici sarebbero stati installati. Il 17 febbraio 1912 altri azionisti entrarono nella società portando ad un cambiamento nella ragione sociale, ora mutata in Società Idroelettrica Alta Lima C. Negroni & C. Le migliori possibilità di sfruttamento dell'impianto portarono questa società a confluire nella SFIAC, da cui venne assorbita già nel 1913.

Quante di queste imprese minori riuscirono a sopravvivere?

Una fonte essenziale per rispondere a questa domanda è costituita dai documenti prodotti dall'ENEL al momento della nazionalizzazione[19]. Da una relazione fatta sul territorio bolognese vediamo che solo tre imprese elettro-commerciali erano riuscite a sopravvivere fino al 1962. L'impresa Vivarelli Agostino, l'impresa Baldi Don Felice diventata "Eredi Bruzzi Dino" nel 1928 e la Società Terme di Porretta. Tutte e tre non producevano però più nulla per via idroelettrica, ma avevano mantenuto il semplice ruolo di distributori e acquistavano tutta l'energia necessaria dalla Bolognese. Il costo di mantenimento degli impianti era tale infatti che conveniva acquistare l'energia da società maggiori, piuttosto che prodursela in proprio. L'ENEL, dopo una breve relazione tecnica, stimò che era del tutto inutile far rinascere i vecchi impianti, sia per ragioni di costo che di standard tecnologici[20]. Il suo intervento si limitò al risanamento e all'estensione di tutte le linee di distribuzione, che arrivarono a servire anche quelle zone in cui la scarsa densità degli abitati non aveva suggerito alle imprese elettro-commerciali di elettrificare. A produrre questo cambiamento stava lo scopo con cui ENEL era nato, non più il semplice ricavo, ma l'erogazione di un servizio.

Mentre la nazionalizzazione e la fondazione di ENEL impedirono ai privati di produrre in proprio energia, la situazione oggi è completamente cambiata: la normativa non impedisce tali piccole produzioni, ma anzi le incentiva, cosicché è probabile che le piccole centrali idroelettriche potranno tornare ad essere uno dei rivoli attraverso i quali cercare di risolvere il gravissimo problema dell'energia nel mondo moderno.

[17] *Ibidem.*

[18] Archivio storico ENEL Firenze, *Nazionalizzazione*, SFIAC.

[19] Archivio storico ENEL di Firenze, *Nazionalizzazione imprese elettriche.*

[20] *Ibidem.*

Simone Fagioli
Curatore Fondo Turri

La Ferrovia Pracchia-La Lima nei documenti del Fondo Turri (1880-1898)

Premessa

Questo lavoro tratta di una ferrovia che non esiste, la Pracchia - La Lima, una ferrovia che chi l'ha ideata non ha visto realizzata, neppure nella variante Pracchia - Mammiano, inaugurata quasi cinquanta anni dopo i primi progetti, con un tracciato in gran parte simile a quello dei primi abbozzi.
La Pracchia – Mammiano adesso non esiste più.
La storia ferroviaria della Montagna Pistoiese è una storia di idee, di sogni, di investimenti alla fine vanificati.
Il Fondo Turri ci ha fortunatamente restituito molti elementi di queste vicende, fino ad ora del tutto sconosciute.

Introduzione: il treno come strumento di sviluppo economico

Non voglio fare qui una storia dettagliata della viabilità ferroviaria toscana nel XIX secolo, mi limiterò, come introduzione al nucleo centrale della mia ricerca, il progetto di una ferrovia privata da Pracchia a La Lima dai documenti del Fondo Turri, a dare alcuni cenni di natura politico-economico-sociale sul ruolo della ferrovia nell'800, specie in ambito della zona che abbiamo in esame.
Gino Luzzatto, nelle battute iniziali di un suo lavoro, sottolinea come «l'impulso più immediato ed efficace alla profonda trasformazione, che muta radicalmente la struttura economica di così larga parte dell'Europa, è dato dal progresso delle costruzioni ferroviarie; questo assai lento e limitato a pochi paesi fino al 1840, si fa più intenso nel decennio successivo e raggiunge appunto la massima rapidità nel ventennio 1850-70[1]».
In Italia l'avvento (linea Napoli-Portici, inaugurata il 3 ottobre 1839) e lo sviluppo della ferrovia permette interessanti riflessioni:
«Nel pensiero politico degli uomini del Risorgimento italiano la questione ferroviaria occupò un posto di primo piano. Le strade ferrate erano considerate lo strumento essenziale in grado di sconfiggere l'arretratezza economica del paese e di favorirne la crescita morale e culturale. La ferrovia era vista come supporto di libertà in una funzione che trascendeva quella meramente economica e commerciale, pur senza trascurarla, per stimolare istanze unitarie ed indipendentistiche[2]».
Per scendere poi in ambito locale ancora Andrea Giuntini, confrontando i progetti della linea Porrettana, quello sviluppato da Tommaso Cini, di San Marcello, e quello del comitato pratese, fa una considerazione importante:
«Il Cini badava semplicemente alla valorizzazione di Pistoia e della sua montagna; del resto anche il padre, all'atto della costruzione della cartiera, aveva avuto lo stesso proposito, cioè soprattutto debellare la povertà della montagna pistoiese. I pratesi miravano al collegamento più veloce possibile tra nord e sud Italia, in un'ottica meno riduttivamente regionalistica e più italiana[3]».
Non voglio però pensare l'impostazione dei Cini, illuminati imprenditori di San Marcello, ai vertici della produzione cartaria nella Toscana granducale, anche per la cartiera e non solo per la ferrovia, in chiave di capitalismo paternalista (come invece sarà nella prima metà del XX secolo, sempre sulla Montagna Pistoiese, quello degli Orlando e della loro Società Metallurgica Italiana) bensì in un'ottica di concreto sviluppo. Il progetto di Tommaso (colto ingegnere, con interessi non solo ferroviari, ma anche in campo metallurgico, 1812-1852) poi realizzato da altri ma in massima parte sul suo percorso per quanto riguarda il tratto montano, avvicina *realmente* la Montagna Pistoiese all'Italia, cambiandone a partire dal 1863, anno di inaugurazione del tronco Vergato-Pracchia (nel 1861 era stato aperto quello Bologna-Vergato) ma ancora di più dal 1864 quando sarà completato l'intero percorso da Bologna a Pistoia, davvero il volto in un'ottica di reale apertura non solo geografica, naturalmente con alcuni distinguo.
Sembra che il progetto iniziale di Tommaso Cini, del 1845, lodato immediatamente anche dal critico Ilarione Petitti di Roreto[4], abbia subito colpito ed interessato gli abitanti della Montagna, tanto che quando la situazione politica comincia a farsi accesa, nel 1847, e la concessione delle riforme da parte di Leopoldo II non sana di fatto una difficile situazione economica,
«a San Marcello un gruppo di montanari pistoiesi dopo le manifestazioni per l'istituzione della guardia civica si recò a manifestare davanti a casa Cini per poter parlare con Tommaso, il progettista della ferrovia; i manifestanti esprimevano evidentemente le aspettative del popolo nei confronti della ferrovia che veniva vista come un elemento fondamentale per lo sviluppo anche della montagna pistoiese. Tommaso Cini rassicurò la delegazione dei manifestanti che oramai gli studi tecnici erano compiuti e che presto si sarebbero iniziati i lavori[5]».
In realtà i tempi non erano ancora maturi e come abbiamo visto occorrerà aspettare quasi venti anni per compiere il progetto.

[1] Gino Luzzatto, *L'economia italiana dal 1861 al 1894*, Einaudi, Torino 1997[8], pag. 7

[2] Andrea Giuntini, *I giganti della montagna. Storia della ferrovia direttissima Bologna-Firenze (1845-1934)*, Olschki Editore, Firenze 1984, pag. 1

[3] Andrea Giuntini, *I giganti*, cit., pag. 31

[4] *"Una strada ferrata che da Pistoia per la Valle dell'Ombrone, e, superato l'Appennino per quella del Reno vada a Bologna per la regione della Porretta, la quale dà ora il nome all'ottima strada ordinaria attuale, sarà una strada sommamente utile al commercio della Toscana, perché favorirà le speculazioni del porto franco di Livorno, il quale meglio potrà provvedere l'Italia centrale delle merci che arrivano a quello scalo; - perché servirà a congiungere il Mediterraneo coll'Adriatico, quando saran mandati ad effetto gli altri divisamenti ideati di vie ferrate conducenti da Bologna per l'Emilia ad Ancona, e per Ferrara, Rovigo e Padova a Venezia [...] perché, protendendosi da Bologna la divisata via ferrata per gli Stati estensi, parmensi, lombardi e sardi, colle decretate od ideate strade che dovranno attraversarli, farà comunicare Livorno e Firenze con Modena, Parma, Piacenza, Milano, Torino e Genova"* Ilarione Petitti di Roreto, *Delle strade ferrate italiane e del miglior ordinamento di esse. Cinque discorsi*, Tipografia e libreria Elvetica, Capolago, 1845, pag. 244

[5] *La ferrovia transappennina. Il collegamento nord-sud attraverso la montagna bolognese e pistoiese (1842-1934)*, a cura del Gruppo di Studi Alta Valle del Reno, Tipolitografia Ferri, Vergato (BO) 2001[3], pag. 30

Intendiamoci però, il quadro fin qui tratteggiato potrebbe essere fuorviante e dare l'impressione che lo stato delle cose fosse positivo ed ottimista: non è così. In realtà da un punto di vista più macroscopico la situazione infrastrutturale (ferrovie, ovvio, ma anche strade) del Regno d'Italia nei primi anni dell'unificazione, per inquadrare il tema in un contesto preciso, ovvero subito dopo l'apertura completa della Porrettana, era piuttosto critica e risentiva di una molteplice rete di fattori: frazionamento del territorio, complessi aspetti geomorfologici, interessi politico-finanziari, errori di valutazione e di scarsità di programmazione. E questo era valido anche in quello che era stato il Granducato di Toscana, pur se qui la situazione era certo migliore che in altre regioni.
In ogni caso il ruolo delle ferrovie, malgrado le apparenze, anche puramente statistiche [dati sviluppo ferrovie da Giuntini, infrastrutture], a livello nazionale, ne usciva se non sconfitto almeno ridimensionato. Più precisamente ciò che era sconfitta era la funzione di sviluppo economico-sociale della ferrovia:
«alle ferrovie, e alle infrastrutture in genere, fu assegnato un compito più politico che economico, e anche per questo si puntò sulle grandi realizzazioni di facciata piuttosto che sulle linee che avrebbero potuto incidere più significativamente sul nascente sistema industriale. [...] L'ispirazione assai più commerciale che industriale portava a una lettura delle ferrovie in chiave di supporto ai traffici e non in un ambito di sviluppo di aree industriali, tanto che la maggior parte delle linee furono pensate e indirizzate verso il collegamento fra città e non con le zone industriali. Al treno fu richiesto di farsi unificatore di un paese troppo diverso per accettare immediatamente e senza traumi un mutamento politico di portata enorme[6]».
Ed ancora:
«La vocazione prevalente era ancora quella agricola e i trasporti venivano concepiti principalmente, oltre che come supporto insostituibile per l'unificazione fisica del paese, come veicolo principale per la commercializzazione dei prodotti agricoli. Si assiste però fin da ora a un chiaro assecondamento del primo sviluppo industriale nell'Italia nordoccidentale. La rete infrastrutturale si sviluppa seguendo da una parte il tentativo di mettere insieme i brandelli che formeranno il paese nuovo; e dall'altro rafforzando quelle aree che economicamente e industrialmente già si distinguevano prima dell'unificazione[7]».
Ora, se facciamo una riflessione puramente empirica, ma vedremo in seguito i dati che la possono supportare, la situazione sulla Montagna Pistoiese come in parte accennato sembra essere differente. Qui, tradizionalmente, per usare un termine pessimo, l'industria si è sviluppata presto e soprattutto in un'area non urbana, con dinamiche urbanistico-sociali assolutamente anomale, sia nel XIX che soprattutto nella prima metà del XX secolo. Generalizzando l'industria si sviluppa in ambito urbano e la forza lavoro si sposta dalla campagna alla città. Sulla Montagna Pistoiese, oltretutto con infrastrutture deboli, è accaduto esattamente il contrario. E per paradosso, qualunque fossero le basi "teoriche" del processo, qui la ferrovia è un notevole catalizzatore, che incide concretamente sulle linee di sviluppo, sia come appunto supporto ai traffici ma anche come strumento di incremento della capacità industriale della zona, in un'area sì di confine ma sostanzialmente omogenea, non traumatizzata neppure da eccessi mutamenti politici.
Posso fare al momento solo alcune supposizioni sul perché i Turri abbiano installato a Limestre (e poi a Mammiano) una nuova, per l'area e per tipologia (lavorazione del rame), industria, ma credo che la presenza della ferrovia possa essere stata un fattore significativo. In provincia di Firenze c'era stata solo una importante fonderia di rame, oltretutto allestita da Tommaso Cini, quella de La Briglia, nella valle del Bisenzio, legata a personaggi dell'entourage dei Turri (Hall, Sloane, Coppi), e ne vedremo in seguito meglio i rapporti anche in ambito ferroviario: l'esperienza della Montagna Pistoiese sembra essere la continuazione di quella de La Briglia in un contesto di migliore, ed alla fine innovativa, viabilità.
In ogni caso una volta attivata la linea il treno avvicina alla Montagna Pistoiese persone e merci ed allo stesso tempo permette a merci locali, non necessariamente di natura agricola, di raggiungere i mercati più distanti.
Vediamo qualche esempio.
Ferdinando Mei, un carbonaio-imprenditore di Orsigna, paese a sei chilometri da Pracchia, spedisce con la ferrovia nel periodo 1894-1914, secondo i documenti disponibili, 1.044 quintali di carbone, 19 quintali di brace, 21 quintali di patate, a Bologna, Pistoia, Firenze, Follonica, Forlì, citando le località con maggiori spedizioni[8].
Il ghiaccio naturale spedito da Pracchia (ad esempio nel 1889 4.368 tonnellate, nel 1895 13.334 tonnellate) arriva fino a Cesena, Orbetello, La Spezia, Pesaro, Roma, Anzio, questi i luoghi più distanti[9].
La carta dei Cini, il rame dei Turri (che comprano la materia prima in Spagna ed in Cile tramite Londra), appunto il ghiaccio naturale, il carbone del Mei, tutti prendono la nuova via ferrata e l'economia della zona si incre-

[6] Andrea Giuntini, *Nascita, sviluppo e tracollo della rete infrastrutturale*, in Storia d'Italia, Annali 15, *L'industria*, a cura di Franco Amatori, Duccio Bigazzi, Renato Giannetti e Luciano Segreto, Einaudi, Torino 1999, pag. 559

[7] Andrea Giuntini, *Nascita*, cit. pag. 557

[8] Simone Fagioli, Ferdinando Mei: un carbonaio imprenditore di Orsigna fra '800 e '900, in Farestoria, rivista semestrale dell'Istituto Storico Provinciale delle Resistenza di Pistoia, anni IX (1990), n. 14, pagg. 21-33

[9] Andrea Ottanelli, Le ghiacciaie dell'alta valle del Reno: un caso di attività economica indotta dalla ferrovia, in *La ferrovia transappennina*, cit., pagg. 262-273

menta direi in maniera esponenziale. Certo non è il paradiso, c'è ad esempio l'emigrazione stagionale dei boscaioli e carbonai, ma in ogni caso si crea un flusso che risulta essere positivo. Si crea negli ultimi decenni de'800 un turismo per certi aspetti di massa, si sviluppano alberghi quasi in ogni paese e non sembra esserci qui quell'arretratezza presente in tante zone montane del neonato Regno d'Italia.

Pracchia ad esempio si modifica intensamente, cambiando in pochi anni la sua fisionomia, da villaggio montano a centro dinamico e moderno. Ancora empiricamente se si osservano le foto del paese riprese prima, durante e dopo la costruzione della ferrovia si nota una serie di evidenti modifiche urbanistiche, innescate proprio dall'avvento del treno[10]. La stazione e la linea si collocano in un'area totalmente libera da abitazioni ed altri edifici, sulla destra orografica del fiume Reno quando la parte originaria del paese è sulla sinistra, con la viabilità principale lì passante, senza la necessità di ponti che attraversino il fiume (Porretta ha avuto con la ferrovia lo stesso modello di sviluppo). La stazione e l'impianto dei binari modificano l'area con la creazione di un vasto pianoro realizzato deviando il corso del Reno ed utilizzando come materiale di colmata il pietrame estratto dallo scavo della galleria appenninica. In seguito si sviluppano nella zona abitazioni, alberghi, ristoranti, officine: si crea la parte moderna del paese, mentre quella attorno alla chiesa assume un carattere più "storico" e quasi chiuso. E' significativo come proprio nei pressi della ferrovia si collochino dopo la Grande Guerra il Parco della Rimembranza, seppur una lapide è posta anche sulla parete della chiesa, quasi a voler sottolineare una dicotomia tra vecchio e nuovo, la Casa del Fascio, la caserma dei Carabinieri.

E nel Fondo Turri ci sono documenti che ci danno dati precisi, di prima mano, su questa tendenza di cambiamento.

Da Pracchia nel 1880 (IT SimFag FT, FP004) partono per grande velocità 71.224 quintali di ghiaccio e 2.402 quintali di derrate diverse; a piccola velocità partono 765 quintali di pali telegrafici, 10.755 quintali di carta (si cita a titolo di esempio che la produzione della Cartiera Cini de La Lima nel 1867 fu di 8.000 quintali) e 59.131 quintali di ferro e diversi. Un appunto nel documento citato riporta che l'«opificio di Limestre che nel 1880 non lavorava spedisce cà 10 quintali al giorno e ne riceve 12 quintali per 300 gi.»

Le merci che vanno a Pistoia sono:

«diaccio, legname da costruzione, carbone, carta, legna e fascine, bestiame (và anche a Modena), lane, latticini, castagne».

Mentre le merci che provengono da Pistoia sono:

«olio, vino e liquori, petrolio, paste, zucchero e caffè, granaglie e farine, patate e ortaggi, terre refrattarie, ferro, pellami, lanerie e cotonerie».

Una ulteriore nota a margine ci informa di «nuove industrie sui corsi d'acqua perenni / movimento già grandissimo di passeggieri nell'estate / detto degli Emigranti per la maremma in autunno e primavera / Produzione del ghiaccio in Val di Lima».

Per il 1881, secondo una nota fornita dal capostazione ai Turri nel 1882 (IT SimFag FT, TR004), sempre dalla stazione di Pracchia transitano 6.903 persone in arrivo e 9.282 in partenza, con la punta massima di arrivi ad agosto (1.273) ed una di partenze (1.951) a settembre. A novembre si registra il secondo più alto picco di partenti (1.254) per *"emigrazione di lavoranti per la Maremma"* come annota il capostazione. Un appunto in margine, con tutta probabilità di Cipriano osserva che «questo documento mi fù fornito dal Capostazione di Pracchia nel 1881. Oggi il movimento di forestieri nell'Estate (1886) è certamente triplicato».

Un altro documento (IT SimFag FT, TR005) ci informa che sempre nel 1881 dalla stazione transitano in uscita 20.000 tonnellate annue tra ferro, carta e lana, oltre a 9.000 tonnellate annue di ghiaccio.

Le cifre citate credo debbano far riflettere sull'impulso dato dalla ferrovia a questa zona, pur appunto con i limiti della rete stradale locale, in alcuni casi costituita da vere e proprie mulattiere.

Con le persone circolano anche le idee: le *"popolazioni laboriose e di miti costumi"*[11], secondo un *topos* duro a morire, entrano in contatto con l'Italia e l'Europa: Pistoia, Bologna, Firenze sono più vicine. La cultura e la politica si avvicinano e nel lungo periodo si creano circoli virtuosi che né il fascismo né un capitalismo gretto e paternalistico riusciranno a spezzare.

«Aveva portato una vera rivoluzione nella Valle del Reno, la strada ferrata. Da ragazzo, io salivo a guidare il Medico Condotto alle case alte, e, quando gli scrivevo le ricette, era sempre la stessa solfa: "Bisolfato di Chinino, Acqua di Menta" e visi gialli di carbonai malarici, trasferitisi in Sardegna, che ora si mangiavano i risparmi in medicine. Intorno a quei focolari di macigno affumicato, non si vedeva che pile di focaccette gialle e di necci tumefatti entro foglie di castagno, semicotti a secco tra due piastrelle di sasso, che, appena ci lasciavano fare,

[10] Si fa riferimento in modo particolare alle immagini pubblicate in *La ferrovia transappennina*, cit. alle pagine 183, 332, 333, 334. Purtroppo si tratta in massima parte di cartoline non datate

[11] *Il lanificio Schmitz a S. Marcello e l'industria dei panni in Italia*, in Francesco Grispigni – Luigi Trevellini, *Strenna della Scienza del Popolo pel 1869*, Anno II, E. Treves & C. Editori, Milano 1868, pag. 139

noi trasformavamo in altrettante murielle. E la sera, il tramenio del paiolo della polenta alla catena. Solo col fisso della ferrata abbiam visto gote rosse, e qualche pentolata di lesso, sui primi fornelli».[12]

E già prima per la costruzione molti montanari avevano trovato lavoro con la Porrettana, ed i ferrovieri dopo appunto, sempre rimanendo in equilibrio con l'orto e la selva.

Re vivi e re morti (Umberto I), soldati vivi e soldati morti (milite ignoto), capi di stato, scrittori, artisti, futuristi, cittadini in vacanza e montanari migranti, tutti passano da Pracchia, qualcuno si ferma, altri proseguono, con treni in corsa cadenzati a tutte le ore del giorno e della notte.

Più tardi, nel 1926, e per un'altra ferrovia, la Ferrovia Alto Pistoiese, da Pracchia a Mammiano, anche il tempo sarà scandito in maniera diversa: sulla stazione della F.A.P., di fronte a quella delle oramai Ferrovie dello Stato, è posto un orologio. La proprietà della ferrovia è privata, il principale finanziatore è la Società Metallurgica Italiana, che più tardi apporrà un orologio anche sulle scuole di Campo Tizzoro (ma non sulla chiesa dello stesso paese, sempre sponsorizzata dalla S.M.I. nel 1940). I tempi, e non è una battuta di spirito, cambiano.

Il 22 aprile 1934 entra in funzione la Direttissima (anche se le prime idee di questa linea risalgono addirittura al 1845, contemporanee del progetto Cini), che collega Bologna a Firenze via Prato: la Porrettana decade e con essa una parte dell'economia montana; la guerra troppo vicina fa il resto. A Pracchia dei lussuosi alberghi tra '800 e '900 non rimangano che scheletri: il più grandioso, l'Albergo-Ristorante l'Appennino, è stato abbattuto qualche anno fa.

Ma ancora più tardi è sempre la Porrettana, quella che prima aveva portato i carbonai in Maremma, Corsica, Calabria, che negli anni '50 del '900 porta intere famiglie da Maresca, Limestre, Gavinana, Campo Tizzoro, Pontepetri, Orsigna in Francia, Svizzera, Germania, vittime di un modello industriale e di scelte politiche che alla lunga si sono rivelate sbagliate.

I tempi cambiano ancora: la F.A.P. viene chiusa nel 1965, sostituita da un servizio di autobus. Ogni tanto qualcuno pensa, con progetti più faraonici di quello di Narciso Frosali (1882), lo vedremo in seguito, di ricostruirla, magari facendola arrivare sino ad Abetone.

Intanto sulla Porrettana, per ora, da Pracchia transita un treno per Bologna ed uno per Pistoia ogni due ore, fino alle 19.57 nella prima direzione ed alle 19.34 nell'altra.

Che i tempi cambino invano?

«Alla fine del secolo l'Italia si trova a un bivio: da una parte c'è il collasso definitivo delle proprio infrastrutture di trasporto, dall'altro la definitiva integrazione con l'Europa e il rilancio.»[13]

[12] Pietro Jahier, Morte alla Porrettana (1960), tratto da M. Panconesi, M. Colliva, S. Franchini, Cara Porrettana, Ponte Nuovo editrice, Bologna 1982, pag. 152

[13] Giuntini, *Nascita*, cit. p. 595

Le ferrovie in Toscana e gli interessi ferroviari dei Turri

Gli interessi in campo ferroviario della famiglia Turri vengono da lontano, non sono limitati alla Montagna Pistoiese. Se dal Fondo Turri non emergono dati circa questo tema si hanno tuttavia in studi ed inventari pubblicati dati significativi che riassumo.

In Toscana l'interesse per la ferrovia matura presto, e matura subito in chiave speculativa, una direzione che accende molti interessi e fa investire ingenti capitali privati.

La prima linea che viene presa in considerazione, nel 1837, è quella da Firenze a Livorno, dalla capitale del granducato al più importante porto del regno, linea battezzata Leopolda, in onore del sovrano regnante, Leopoldo II. La concessione il 14 aprile 1838 viene affidata a due banchieri toscani, Emanuele Fenzi di Firenze e Pietro Senn di Livorno. I lavori iniziano nel 1841 e si concludono, con la completa transitabilità della linea, nel 1848.

Una volta dato l'avvio l'interesse cresce, le richieste di concessioni si fanno intense e Leopoldo II in una politica di scarso interesse nel settore moltiplica l'affidamenti ai privati delle costruzioni delle linee, affidamenti non sempre andati a buon fine, legati spesso più a puri interessi di immediato guadagno che ad un reale interesse di sviluppo.

Anche Carlo Schmitz, socio di Giulio Turri a partire dai primi anni '50, si muove in fretta in questo settore e già nel 1845 lo troviamo nel comitato guidato dal banchiere di origine trentina Johann De Putzer interessato alla concessione del tratto ferroviario Firenze - Pistoia.

Nel novembre del 1846 è firmatario con Felice Vasse, Giuseppe Panattoni, Guglielmo Altoviti ed Angelo Ambron di una supplica al Granduca per ottenere la concessione di una ferrovia tra Firenze e Faenza.[14]

Nel 1855, certamente già in società con Giulio Turri, insieme alla Casa livornese Rodocanacchi, mercanti di origine greca, Carlo Schmitz si interessa per l'ottenimento della concessione ferroviaria da Firenze ad Arezzo, ma anche qui, come nelle altre due imprese sopra citate, esce sconfitto.

[14] Tra i suoi compagni di avventura ho reperito notizie solo di Felice Vasse, autore di almeno uno studio sulla ferrovia, dal titolo *Strade Ferrate*, pubblicato in *La patria*, n. 23, 24 settembre 1847 e di Giuseppe Panettoni, avvocato, eletto poi nel 1860 deputato a Rosignano Marittimo, più tardi sarà senatore.

Ben presto l'assetto politico toscano cambia: Leopoldo II lascia definitivamente la Toscana e si insedia un nuovo governo provvisorio, in attesa, breve, dell'ingresso nel nuovo stato italiano. L'8 marzo 1860 il governo provvisorio affida la concessione per la costruzione della ferrovia Maremmana ad una società dove sono presenti i più importanti finanzieri toscani. Se esaminiamo l'atto ufficiale di concessione di questa ferrovia[15] all'articolo 6, i promotori, troviamo indicati tutti gli interessati al progetto:

[15] *Concessione di una Strada ferrata litoranea da Livorno allo Stato Romano*, pubblicato in *Atti e documenti editi e inediti del Governo della Toscana dal 27 aprile in poi,* Stamperia sulle Logge del Grano, Firenze 1860

Art. 6. I promotori:

Sigg. Cav. Pietro Bastogi come rappresentante la Casa M. A. Bastogi e figlio,
» Dott. Tommaso Mangani,
» Cav. Ubaldino Peruzzi,
» Pietro Igino Coppi,
» Comm. Isaac Sonnino,
» Cav. Carlo Schmitz, come rappresentante la Casa Schmitz e Capezzuoli,
» Conte Ugolino Della Gherardesca,
» Abramo Philipson,
» D. P. Adami,
» Eduardo Blout,
» David Bondi rappresentante la Casa Cavè Bondi,
» Avv. Luigi Casamorata,
» Avv. Salvadore Disegni,
» Cav. Priore Emanuele Fenzi e C.,
» Cav. Valfredo Della Gherardesca,
» March. Lorenzo Ginori Lisci,
» Leopoldo Goldschimdt rappresentante le Case B. H. Goldschimdt di Francoforte sul Meno,
» Fratelli Hall proprietarii della Miniera di Montecatini,
» March. Attilio Incontri,
» Conte Federigo De Larderel,
» Giorgio Maurogordato come rappresentante della Casa Rodocanacchi figlio e C.,
» Giovanni Papudoff,
» Cav. Vincenzo De' Baroni Ricasoli,
» Alberto Ziegler.

In realtà Carlo Schmitz qui è ancora con la vecchia denominazione di Schmitz & Capezzuoli, probabilmente perché visto che il primo tentativo di concessione di questa ferrovia risaliva a parecchi anni prima era rimasta questa denominazione, anche se gli atti ufficiali visti in precedenza la davano già come Schmitz & Turri. In ogni caso in questa occasione Carlo Schmitz mette a segno un'impresa importante, sottolineata anche dalla cospicua presenza di azioni di questa ferrovia in portafoglio. E se esaminiamo gli altri partecipanti all'impresa vediamo molti personaggi legati alla Schmitz & Turri in più occasioni e collegati tutti alle vicende ferroviarie ed imprenditoriali della Toscana, tra cui, per citarne solo alcuni, Ubaldino Peruzzi (debitore della Schmitz & Turri), Pietro Igino Coppi, Emanuele Fenzi, i fratelli Hall: i Fenzi sono i promotori, concessionari e costruttori della prima ferrovia

toscana (oltre ad avere interessi nella linea Firenze-Pistoia), mentre Ubaldino Peruzzi ne sarà direttore. Il Coppi ed i fratelli Hall hanno stretti rapporti con i Cini, specie con Tommaso, ed erano i concessionari della linea Firenze-Pistoia, oltre che essere importanti industriali del rame, insieme a Francesco Giuseppe Sloane, con il già citato impianto de La Briglia (PO) progettato proprio da Tommaso Cini.
Sempre nella pubblicazione troviamo Carlo Schmitz nel Consiglio di Direzione della ferrovia.
Per quanto riguarda la Montagna Pistoiese il 9 dicembre 1846 il Granduca di Toscana Leopoldo II approva la costituzione della *Società Anonima per la strada a rotaje di ferro da Pistoia al confine Pontificio della Porretta*, società creata dai fratelli Bartolomeo, Tommaso e Pietro Cini e con nel consiglio di amministrazione, oltre ai Cini, Eusebio Giorgi, Giovan Battista Amici, Ferdinando Panciatichi Ximenes, Pietro Igino Coppi, Laudadio della Ripa, Raimondo Meconi. Lo scopo appunto è di progettare e costruire, se avuta la concessione, una linea ferroviaria tra Pistoia e Porretta[16].
Alterne vicende che non riassumo qui ci portano fino al 17 settembre 1849, quando gli azionisti decidono di sciogliere la società: i progetti ferroviari avevano avuto una battuta d'arresto, anche a causa dei mutati scenari politici. I Cini tuttavia non si perdono d'animo ed alla fine del 1851 (lo statuto è approvato a Modena dalla Commissione internazionale che rappresentava i cinque governi promotori (Stato Pontificio, Austria, Ducato di Modena, Ducato di Parma, Toscana) il 26 giugno 1852 dopo che la società ha vinto la concessione) viene creata una nuova società, la *Società Anonima per la Strada Ferrata dell'Italia Centrale*[17] sulla falsariga di quella del 1846: al suo interno, al fine anche di dare a questa solidità finanziaria in vista di una possibile concessione, ci sono vari banchieri, tra cui Carlo Schmitz, nel ruolo di vice presidente del Comitato di costruzione ed amministrazione, presieduto da Vincenzo Amici, figlio di Giovan Battista.
Il 16 febbraio 1852 la società presenta un progetto definitivo alla *Commissione internazionale per la Strada Centrale Ferrata Italiana*.
Il 26 giugno la Società ottiene la concessione: Tommaso Cini, principale artefice del progetto, è morto la sera del 25. Il 9 agosto 1853 iniziano ufficialmente i lavori a Pracchia, oggi in provincia di Pistoia: 400 operai si occupano della deviazione del Reno nel punto dove dovrà sorgere la stazione di Pracchia, delle strade di servizio, dello scavo dei pozzi I e II per la lunga galleria da S. Mommè a Pracchia.
L'impresa che inizia i lavori della galleria tramite i pozzi, la Paolo Lampronti, (presente nel Comitato di costruzione ed amministrazione) manifesta ben presto difficoltà e nel marzo del 1854 è sostituita dalla Schmitz & Capezzuoli.
Purtroppo la Società Anonima, malgrado la presenza di banchieri forti, tra cui Angiolo Mortera, Pietro Bastoni (fondatore più tardi con Bartolomeo Cini della *Società delle Strade Ferrate Meridionali*), Pasquale Revoltella, ed anche di valenti tecnici[18] non si rivela troppo stabile, evidenziando oltretutto una difficoltà a collocare le quote azionari indispensabili per avere il capitale per la costruzione. Il 15 dicembre 1855 i lavori iniziati poco più di due anni prima vengono sospesi, anche se i pozzi della galleria sono scavati fino al gennaio successivo. Il 17 marzo la concessione viene affidata ad una nuova società e la vecchia liquidata. Del comitato liquidatore fa parte Carlo Schmitz. Il gruppo di banchieri che di fatto costituivano la base della società creata dai Cini rivela il suo vero volto: la costruzione della linea Porrettana nel tratto toscano doveva essere una pura operazione finanziario/speculativa che scontrandosi anche con le difficoltà tecniche sul terreno fallisce miseramente.
Per concludere sul tema della Porrettana voglio riportare un brano dalle memorie di Leopoldo II, che tratteggia in maniera efficace il fermento attorno alla ferrovia, brano che fa riferimento agli ultimi anni della sua permanenza in Toscana:
«Condussi il figlio poi nell'Appennino pistoiese perché conoscesse il grandioso, difficilissimo lavoro della strada internazionale da Bologna verso Livorno, opera sociale, una delle maggiori in Europa: l'unico, ma sempre difficile passo per cui sia possibile condurre strada ferrata dalla cresta d'Appennino per la precipitosa discesa dalla parte di mezzogiorno in Toscana, richiese molti anni di studio. Vide il figlio il contrafforte di San Mommè, da forare e traforar poco dopo in senso inverso. Sorpassò il crine d'Appennino vicino a Pracchia, ove per il tunnel necessari tre pozzi per poter lavorare a riscontro, e macchine a vapore si trasportavano in luoghi affatto inospitali, difficilissimi, per strade per ciò appositamente aperte. Vide i trafori incominciati, alcuni curvi: ed uno, fra Colle e Piteccio, per impero di necessità fatto a foggia di serpe, con due opposte curve ricongiunte; cose non tentate ancora: tre viadotti immensi in costruzione a tre ordini di archi, dell'altezza di 50 metri, per varcare tre forre profondissime, tutti dentro lo spazio di poco più d'un miglio toscano, senza dei quali non era modo a scen-

[16] I personaggi coinvolti in questa impresa sono piuttosto eterogenei e vale la pena di dare alcuni cenni su di loro: Eusebio Giorgi era professore di fisica e direttore dell'Osservatorio ximeniano di Firenze, l'Amici, di origine modenese (1786-1863), era un ingegnere, professore all'università di Bologna, con interessi nel campo dell'ottica, e direttore su incarico di Leopoldo II dell'osservatorio astronomico fiorentino de La Specola; il Panciatichi era un ricco possidente di origine pistoiese ma residente a Firenze, proprietario oltretutto del Castello di Sommezzano, nel comune di Reggello, nel Chianti, in che aveva trasformato, con un proprio originale progetto, in residenza in stile moresco; del Coppi parleremo in seguito; Laudadio della Ripa apparteneva ad una importante famiglia di banchieri ebrei di Pesaro, con una filiale della casa a Firenze. Laudadio dal 1825 è a Firenze e nel 1828 chiede di essere naturalizzato toscano. Muore il 13 aprile. Raimondo Meconi era legato al Vieusseux e conoscente di Nerina Tighe, imparentata con i Cini.

[17] *"E' formata in Firenze una Società Anonima all'oggetto di costruire e porre in attività una strada ferrata da Piacenza per Parma, Reggio, Modena e Bologna, a Prato o Pistoia con un ramo da Reggio verso Mantova fino alla destra del Po, conformemente alla Convenzione stipulata in Roma il 1 maggio 1851 fra i Governi Pontificio, Austriaco, Estense, Parmense e Toscano."* In *Documenti principali relativi alla Strada Ferrata dell'Italia centrale*, Per gli Eredi Soliani Tipografi Reali, Modena 1852, pag. 65

[18] Si cita Salvatore Caccianino, architetto ed ingegnere, autore di una monografia dal titolo *Progetto della Strada a Guide di Ferro da Piacenza a Parma eseguito in esito a Graziosa Sovrana Concessione Accordata da Sua Maestà Maria Luigia Arciduchessa d'Austria, Duchessa di Parma, Piacenza e Guastalla agli Ingegneri Milanesi Giuseppe De Luigi, Baldassare Lejnati, Salvatore Caccianino, Francesco Pasetti, Carlo Minuta-Cereda*, Milano 1843, scritta in collaborazione con Giuseppe De Luigi, Baldassare Lejnati, Francesco Pasetti, Carlo Minuta-Cereda, e di *Esposizione storica dei fatti che hanno preceduto, accompagnato e susseguito il Sovrano Privilegio per la costruzione di una strada a guide di ferro nei Ducati Parmensi con aggiunta di tutti i documenti dei quali trovasi istruita*, Milano 1852.

dere al piano. Il concetto dell'opera, è merito d'ingegnere toscano, fu approvato da Manetti. La via supera un'altezza di metri 671 al disopra del livello del mare, e fra i molti trafori quello di Pracchia tocca metri 1753, e quello del Signorino metri 1063, senza numerare i molti trafori minori ed opere d'arte d'ogni maniera: una doppia gigantesca risvolta di strada ferrata intorno e dentro al monte nel breve spazio di poche miglia toscane»[19]
Le vicende ferroviarie della Schmitz & Turri sembrano terminare dopo l'ottenimento della concessione della Strada Ferrata litoranea da Livorno vista in precedenza.
In realtà non è così, si modificano solo le modalità in cui questo banco partecipa al settore.
Infatti nel 1883 troviamo Giulio Turri presidente della Ferrovia Marmifera, una ferrovia privata, costruita dal 1871 al 1890, finalizzata a favorire il trasporto del marmo dalle cave al porto di Marina di Carrara lungo un complesso percorso di ventidue chilometri. E' stata dimessa nel 1964. I dati sulla presidenza Turri non sono molti, nell'inventario dell'Archivio della ferrovia[20] ho reperito un solo cenno a Giulio Turri: sarebbero necessaria ricerche più approfondite in tal senso che non mi è stato possibile compiere in questa fase. In ogni caso anche tra di documenti del Fondo Turri si cita Giulio come presidente della Marmifera (lettera di Charles P. Sheibner a Cipriano Turri del 12 dicembre 1882, IT SimFag FT, FP013).

[19] *Il governo di famiglia in Toscana. Le memorie del granduca Leopoldo II di Lorena (1824-1859)*, a cura di Franz Pesendorfer, Sansoni, Firenze 1987, pag 510

[20] *Inventario dell'archivio della Ferrovia marmifera privata di Carrara*, a cura di Paola Bianchi e Laura Ricci, Tomo I, Biblioteca Civica, Carrara 2001, pag. 58

La ferrovia Pracchia – La Lima

Se si tengono presenti le fonti a stampa ho reperito un solo riferimento, per altro piuttosto oscuro ed in parte errato, circa progetti di un possibile collegamento ferroviario tra la stazione di Pracchia, sulla linea Bologna - Pistoia, la Porrettana, nel comune di Pistoia e la località La Lima, nel comune di Piteglio, sede dell'importante, ma oramai ex, cartiera della famiglia Cini, collegamento antecedente alla Ferrovia Alto Pistoiese (inaugurata il 21 giugno 1926), che faceva servizio tra Pracchia e Mammiano.
Scrive Giovanni Busino:
«[nel 1883, da parte della Società delle ferriere italiane] vennero cominciati gli studi per migliorare le condizioni dei trasporti tra Mammiano e la stazione di Pracchia, e tra questa località e la stazione ferroviaria di San Marcello, studi ai quali peraltro fu necessario associare la Compagnie Générale de chemins de fer secondaires de Bruxelles, con cui la Banca Generale era legata per affari di ferrovie e di tramvie in Italia»[21].
Posso supporre che la citazione della stazione di San Marcello, inesistente nel 1883 ma presente dal 1926 al 1965, sia derivato dall'esame da parte dell'autore di piante topografiche non troppo aggiornate, ad esempio quelle ad 1:25.000 dell'I.G.M., che riportano la linea F.A.P. e la sua stazione di San Marcello. In ogni caso il passo citato ci fa intravedere come la Società delle ferriere avesse interesse a sviluppare un proprio collegamento ferroviario tra la stazione di Pracchia ed il proprio stabilimento di Mammiano, nel comune di San Marcello Pistoiese, portato "in dote" dalla famiglia Fenzi.
Per quanto riguarda la *Compagnie Générale de chemins de fer secondaires de Bruxelles* ho verificato solo che questa società si costituisce nel 1880[22], ma non ho rilevato interessi in Italia.
Nel Fondo Turri sono presenti un numero considerevole di documenti, distribuiti in cartelle differenti e compresi nell'arco cronologico 1880-1898, che fanno riferimento a progetti di collegamento ferroviario Pracchia - San Marcello – Mammiano - La Lima, un collegamento realizzato solo per la tratta Pracchia – Mammiano a partire dal 1926.
In ogni caso non è evidente quando il Pareto, ovvero la Società delle Ferriere ed ancora la Banca Generale, presente più volte nel Fondo Turri con lettere del direttore Antonio Allievi, si interessano di migliorare il collegamento Pracchia-Mammiano, certo ben prima del 1883 citato nel passo del Busino sopra ricordato.
Il dottor Pier Carlo Della Ferrera ha cortesemente compiuto per mio conto ricerche presso il Fondo Pareto della Banca Popolare di Sondrio, reperendo quello che sembra essere il primo cenno al progetto in una lettera di Pareto all'Allievi del 19 agosto 1881:
«Ricevo il fs telegramma d'oggi. Non avendo ricevuto risposta alla lettera che le scrissi, e che vedo esserle arrivata solo oggi, non avevo più fatto altre premure per avere notizie del tramway di Mammiano. Ora andrò io stesso domani a Mammiano ed, occorrendo, andrò col Mazzocchi, dal segretario della provincia che ha in mano quell'affare».[23]
Cenno che tuttavia sempre implicare già passi precedenti.
Il mio punto di partenza è comunque adesso una lettera molto significativa: anche se ci erano stati contatti ufficiosi già in precedenza, e ne parlerò, il 21 gennaio 1883 Vilfredo Pareto, nella veste di Direttore generale della Società delle ferriere italiane, scrive a Cipriano Turri, dandogli un incarico ufficiale:

[21] Giovanni Busino, Vilfredo Pareto e l'industria del ferro nel Valdarno. Un contributo alla storia dell'imprenditoria italiana, Banca Commerciale Italiana, Milano 1977, pagg. 78-79

[22] Sulla *Compagnie Générale de chemins de fer secondaires de* Bruxelles cito la pubblicazione *Compagnie Générale de chemins de fer secondaires (Société Anonime). Statuts,* Typographie et lithographie E. Guyot, *Bruxelles 1880*, gentilmente messomi a disposizione dall'Archivio storico della Provincia di Brescia.

[23] Fondo Pareto – Sondrio, IT PopSo FP R04C094

«ci pregiamo di pregarla di trattare a nome nostro, nel comune interesse, per gli studi di una tramvia, con il s[i]g Sheibner, da Pracchia alla Lima (IT SimFag FT, Miscellanea 1883)».
E già subito si introduce un attore principale della vicenda, quel Charles P. Sheibner che risulta essere il progettista più quotato della linea, anche se altri ce ne sono stati.[24]
Nel prosieguo della lettera Pareto informa il Turri che la spesa del progetto non dovrà superare le 3.000 lire (circa 11.350 euro di oggi), così ripartite: 1.500 lire pagate dalla Società delle ferriere, 1.000 lire dalla ditta G. Cini (Giovanni Cosimo) e 500 lire dai Turri. Se lo Sheibner accetta l'incarico saranno da versare come acconto 1.500 lire.
Vediamo subito come gli interessati alla ferrovia sono i tre principali, ma direi unici, industriali della Montagna Pistoiese. A quella data i Cini avevano una cartiera di grande tradizione alla Lima, fondata in quella località nel 1822 dai fratelli Giovanni e Cosimo, la Società delle ferriere il laminatoio a Mammiano, i Turri (anche se con il nome di Felice Ponsard & C.) lo stabilimento per la lavorazione di spilli e minuterie di rame a Limestre.
Per avere un quadro sommario del potere industriale dei tre interessati alla ferrovia riporto qui una nota non datata (IT SimFag FT, Div.) ma insieme a documenti dei primi anni '90 dell'800 e dunque circa dieci anni dopo la lettera del Pareto che sto citando, con questo schema con le tonnellate annue di merci trasportate:

da Pracchia a Limestre	tonnellate 3.600
da Limestre a Pracchia	tonnellate 3.800
da Limestre a Mammiano	tonnellate 1.700
da Mammiano a Limestre	tonnellate 1.700
da Pracchia a La Lima	tonnellate 2.800
da La Lima a Pracchia	tonnellate 1.200

La tabella ci da dati interessanti: credo che la nota sia da riferirsi al periodo in cui i Turri avevano già acquisito, o almeno preso in affitto, gli impianti di Mammiano (1892), infatti solo così si spiegano i traffici tra Limestre e Mammiano e viceversa: i Turri fondevano il rame a Limestre e lo laminavano a Mammiano (stesse quantità nelle due direzioni). I movimenti in direzione de La Lima e viceversa fanno riferimento alla cartiera dei Cini: la quantità in transito minore in direzione di Pracchia può essere spiegata con il fatto che la carta dei Cini utilizzava anche altri percorsi di vendita oltre che la ferrovia Porrettana, cosa che invece non sembra per i Turri, che probabilmente spedivano i loro prodotti solo con questo mezzo.
Un'altra nota non datata (IT SimFag FT, FP056) ma risalente probabilmente alla fine degli anni '70 riporta invece questo schema di merci annue trasportate suppongo in direzione di Pracchia, considerando a Limestre il Lanificio Schmitz:

Ferriere di Mammiano	Tonnellate 11.500
Cartiera della Lima	Tonnellate 2.500
Lanificio di Limestre	Tonnellate 500

Finite per il momento lo digressioni torno alla lettera del Pareto del 21 gennaio 1883: una condizione essenziale era che lo Sheibner consegnasse, entro tre mesi dal conferimento dell'incarico, studi «completi e tali da poter servire all'esecuzione della linea».
Una volta consegnato il progetto lo Sheibner aveva ancora tre mesi di tempo per presentare un contratto per l'esecuzione e l'esercizio della ferrovia.
Cipriano dopo la lettera del Pareto non pone tempo in mezzo: subito scrive allo Sheibner che il 24 gennaio accetta l'incarico e la cifra proposta:
«in risposta alla vostra lettera in data d'ieri con la presente mi impegno a farvi gli studi completi e definitivi per la costruzione ed esercizio del Tram a Vapore da Pracchia alla Lima per la somma di Lire tremila (l. 3000), di cui la metà, ovvero lire 1500.-, saranno da voi versate domani per mio conto presso i miei banchieri Signori French & Co. di Firenze, e le rimanenti lire 1500.- lo saranno appena che avrò rimessi gli studi suddetti, che (salvo casi di forza maggiore) io m'impegno a presentarvi nel termine di tre mesi da oggi, completi e dettagliati in modo da poter servire alla domanda di concessione ed all'esecuzione della linea. Quando poi nel detto termine io non abbia adempiuto a tali condizioni, sarò in obbligo di restituirvi le lire 1500. di che sopra, e non avrò diritto alle

[24] Su di lui non ho reperito molti dati: il nome completo dovrebbe essere Charles P. Sheibner du Riche Preller, nato nello Yorkshire (GB) nel 1844 e morto in Italia il 17 febbraio 1929, di professione ingegnere elettrico e geologo. E' autore di alcune pubblicazioni di carattere geologico.

lire 1500.- ulteriori a saldo. Le suddette lire 3000- vi saranno da me restituite sa sarò dichiarato Concessionario della linea (IT SimFag FT, FP019)».
Il 25 gennaio Cipriano versa la somma.
In realtà i contatti con Sheibner era stati presi già da tempo e c'è da supporre che la lettera del Pareto del 21 gennaio fosse più l'atto formale di conclusione di un processo già ben avviato. E prima ancora si era formato un Comitato promotore per la ferrovia, *«composto dall'Ing. Pareto, cav. Cini* e *C. Turri»* (IT SimFag FT, FP004), tanto che già il 23 giugno 1882 incaricava l'ingegner Narciso Frosali di redigere un progetto, ma di questo ne parlerò oltre: vediamo ancora i rapporti con lo Sheibner.
La prima lettera dello Sheibner a Cipriano è del 22 agosto 1882:
«Onorevole signore, A seguito delle notizie gentilmente fornitemi dal mio amico il Signore Placci in merito alla linea Pracchia-Lima, mi pregio confermare ciò che ebbi già occasione di scrivere al Signore Barone French con preghiera di darne comunicazione al suo cognato il Signore Cini: che cioè, a mio parere, lo scopo di tale linea, di allacciare gli stabilimenti industriali della regione Pistoiese alla Stazione (Al) di Pracchia, potrebbe raggiungersi molto più facilmente, economicamente ed efficacemente mediante una tramvia a vapore, purché, ben inteso, le condizioni della strada siano tali da permettere la costruzione e l'esercizio di una Tramvia con i vantaggi voluti. Nel caso dunque che i Signori interessati nell'attivazione di una via ferrata fra i due punti divenissero nella decisione di sostituire alla ferrovia progettata una Tramvia come sopra, sarei lieto di entrare con Essi in trattativa per agevolare l'esecuzione di un tale progetto (IT SimFag FT, FP011)».
I tre personaggi citati in questa lettera sono il primo probabilmente Carlo Placci (1861-1941), eclettico personaggio fiorentino, il French un noto banchiere fiorentino che si imparenterò con i Cini; il Cini è sicuramente Giovanni Cosimo Cini (1840-1930), ultimo discendente della famiglia, che, ci interessa qui sottolineare, verso la fine degli anni '70 dell'800 prende il posto del padre Bartolomeo (morto nel 1877) nel consiglio di amministrazione della *Società delle strade ferrate meridionali*. Giovan Cosimo ne diviene prima vicepresidente e poi presidente dal 1919 al 1926. È evidente che fosse interessato allo sviluppo ferroviario della Montagna Pistoiese.
Poco più di un mese prima, l'11 luglio, l'ingegner Narciso Frosali[25] aveva presentato agli *"illmi sigg. Componenti il Comitato Promotore per lo studio di una Tramvia fra la Stazione di Pracchia e La Lima"* (IT SimFag FT, FP055) un dettagliato progetto che non era piaciuto a Pareto - Cini - Turri.
In sintesi il progetto Frosali, che è in realtà un primo abbozzo in attesa di verificare con dati concreti la convenienza dell'impianto della ferrovia, a scartamento ridotto di 0,70 metri e con un raggio minimo di curvatura di 40 metri, sottolinea la natura eminentemente franosa della maggior parte dei terreni attraversati, cosa che comporta una scelta drastica: una galleria sul fondovalle tra Bardalone e Limestre di 1400 metri, con un costo e difficoltà tecniche assolutamente proibitive per una impresa privata.
La possibilità di realizzare una galleria più breve, nei pressi del passo dell'Oppio, ma non meno di 300 metri, era subordinata a imponenti lavori di consolidamento dei terreni attraversati.
Una parte del tracciato che per contro per il Frosali non presentava nessun problema era quella compresa tra Limestre e Mammiano:
«il Tratto compreso fra l'Opificio dei Signori Turri e la Lima, lungo il corso del Limestre, quantunque sembri di maggior pendenza, e non offra la favorevole condizione di poter collocare il binario sopra nessuna strada ruotabile esistente, non presenta tuttavia difficoltà superiori all'aspettativa».
Ad un esame sul campo compiuto nell'agosto 2006 la zona risulta molto accidentata e scoscesa e non è chiaro a prima vista cosa avesse in mente il Frosali senza grossi lavori e conseguenti investimenti. E possibile che il tracciato previsto passasse a monte degli impianti di Mammiano per dirigersi su una quota piuttosto alta verso La Lima, secondo un tracciato che nella prima parte poteva seguire una delle gore che alimenta Mammiano.
In ogni caso anche se non gradito (e credo sia chiaro il perché) il progetto costa agli industriali 2.100 lire, pagate al Frosali il 18 settembre (IT SimFag FT, FP004).
Dalla prima lettera del 22 agosto lo Sheibner si mette subito al lavoro, tornando a scrivere a Cipriano il 24 novembre e 12, 13, 14, 15, 16, 24, 28 dicembre 1882. Più volte nelle varie lettera fa riferimenti a Pareto, anche in chiave polemica, esempio: *"Per quanto riguarda segnatamente il dubbio che esprime il Signore Ingegnere Pareto relativo al sistema della rotaia dentata, non spetterebbe a me di fare un discorso accademico sui vantaggi od inconvenienti del medesimo, ma egli deve necessariamente ed anzitutto persuadersi o no delle cifre e dei fatti, tanto più che 'l'aritmetica non un opinione'".* (lettera 12 dicembre 1882, IT SimFag FT, FP013). Il Pareto sembra

[25] Alcuni dati: socio del collegio degli Architetti ed Ingegneri di Firenze dal 1876 al 1885, opera in Sicilia nel 1881 ed a Napoli nel 1883, tra il giugno 1885 ed il gennaio 1886 dirige la miniera di Castelnuovo dei Sabbioni, succedendo a Celso Capacci ed alle dipendenze di Vilfredo Pareto. Nel 1871 aveva steso un progetto ferroviario: *Ferrovia Cortona-Acquaviva, congiunzione delle linee umbro-aretina e centrale-toscana, progetto sommario dell'ingegnere Narciso Frosali per commissione del Municipio di Cortona*, Paris, Firenze 1871. Nello stesso periodo cura la ristrutturazione di villa Tommasi a Cortona. A Firenze realizza il villino Vegni in piazza della Zecca Vecchia. Ringrazio l'architetto Elisabetta Marcellini per utili informazioni sul Frosali a Cortona.

essere l'interlocutore principale dello Sheibner durante la stesura del progetto, specie per quanto riguarda problemi e possibilità di natura tecnica. D'altra parte era ingegnere ed aveva lavorato in campo ferroviario, per cui era l'unica persona con adeguate conoscenze in questo settore con il quale il progettista poteva confrontarsi.
In ogni caso da tutte queste lettere emergono due aspetti essenziali. Da un punto di vista strettamente tecnico lo Sheibner sottolinea a più riprese la necessità di migliorare il tratto di strada da Pracchia a Pontepetri (di poco più di 3 chilometri), quest'ultimo punto di confluenza sulla strada per Modena, la Ximenes-Giardini, tratto in cui la ferrovia non avrebbe avuto una sede propria, essendo dislocata lungo la sede stradale. Su questo aspetto Cipriano si muove con la consueta rapidità e già a febbraio 1883 è pronta una bozza di petizione (IT SimFag FT, FP044) al sindaco di San Marcello Pistoiese da parte di "*Industriali, Proprietari e Negozianti della Montagna pistoiese"* perché si faccia interprete presso la provincia di Firenze (la provincia di Pistoia è stata creata nel 1928) del miglioramento della strada, con considerazioni sapientemente retoriche:
«fino dal giorno in cui fù aperta al pubblico esercizio la ferrovia Porrettana, le relazioni della Montagna Pistojese col centro della Provincia e col resto d'Italia doverono subire delle modificazioni e tanto le merci che i viaggiatori preferirono raggiungere la nuova stazione di Pracchia, abbandonando l'antica Nazionale Modenese presso il paese di Pontepetri. Allora non fù calcolata l'importanza di movimento che quel tratto da Pontepetri a Pracchia avrebbe in seguito assunta e il R. Governo si limitò ad allargare di poco l'antica via mulattiera, la quale invece di seguire in modo regolare in corso del fiume Reno, fà salite e scese inutili, arrecando a tutti gli utenti un danno considerevole e alla Provincia una spesa di manutenzione che non deve essere indifferente. In fondo, è questo piccolo e scabroso tratto di strada provinciale, che lega la Montagna Pistojese a tutto il resto d'Italia; la Montagna Pistojese, che, tagliata fuori da qualsiasi comunicazione ferroviaria, lontana dal centro della Provincia, vive vita stentata, malgrado le Industrie ivi esistenti, le quali però furono impiantate in altri tempi, quando i mezzi di trasporto non erano, come sono oggi, elemento essenziale della loro prosperità».
Certo se si guardano i dati sui transiti alla stazione di Pracchia riportati in precedenza non sembra che la Montagna vivesse di vita stentata, ma d'altra parte la lettera doveva servire a convincere le istituzioni a fare spese! Non so se il sindaco si fa interprete presso la provincia degli interessi degli industriali, comunque il comune di San Marcello Pistoiese solo nel febbraio 1885 prende una posizione ufficiale sull'argomento. Nel Fondo Turri è conservato un *"estratto delle deliberazioni prese dalla Giunta municipale di S. Marcello Pistoiese nella sua adunanza del 2 febbraio 1885"* (IT SimFag FT, TR002), dove Luigi Biondi, sindaco, e Pietro Papini e Giuseppe Palmerini, assessori, si pronunciano in merito alla questione nominando una commissione composta da Cipriano Turri ed Emilio Farina, incaricandoli di intercedere presso il Prefetto di Firenze, il Ministro della Guerra, dei Lavori, Pubblici, dell'Interno per la risoluzione del problema, al fine che *"siano appagati questi giusti desideri di questa Giunta per il progresso del commercio, per il trasporto dei passeggeri, non che per un passaggio della Regia Truppa da questa montagna".* Insomma il Comune incaricava gli industriali a far da par loro!
L'altro aspetto evidenziato dalla Sheibner era la questione dei finanziamenti. Il progettista non era molto ottimista circa il Comitato promotore: comprende l'inevitabile alto costo della linea e valuta che solo un deciso intervento della Banca Generale, proprietaria della Società delle ferriere e dunque dello stabilimento di Mammiano, intervento di almeno due o tre milioni di lire dell'epoca può risolvere definitivamente la questione (lettera del 1 febbraio 1884, IT SimFag FT, FP039).
In precedenza lo Sheibner si era offerto di reperire i capitali per la costruzione in Gran Bretagna. L'11 dicembre 1882 scrive al barone French, banchiere a Firenze, sulla possibilità di coinvolgere nel progetto Charles Chambers, al momento appaltatore della linea ferroviaria Massa Carrara - Lucca ed in futuro (1885) finanziatore con 154.000 sterline del tratto Dorstone - Hay on Wye della linea ferroviaria Pontrilas - Hay on Wye in Herefordshire (GB), la Golden Valley Railway[26].

[26] Dati in www.smr.herefordshire.gov.uk/post-medieval/railways/golden_valley.htm

Cipriano da buon commerciante chiede a Londra dati sulla solidità di Chambers, che puntualmente arrivano e sembrano essere tranquillizzanti.
In ogni caso Chambers non sembra interessato al progetto, e con il senno del poi possiamo valutare che abbia preferito un investimento forse più remunerativo come quello nell'Herefordshire, ed il suo nome è fatto cadere.
Il tema dei finanziamenti mi permette di introdurre il tema dei costi e dei ricavi. Quanto sarebbe costata nel dettaglio una ferrovia di questo genere? E quanto avrebbe permesso di ricavare (certo, il motivo principale della sua costruzione era il trasporti di merci, ma anche essere fonte di ricavi per il comitato promotore)?
La cifra accennata sopra dallo Sheibner (2-3 milioni di lire) forse non era molto lontana dalla realtà: in ogni caso

nel Fondo Turri ci sono molteplici note di costi e ricavi che andiamo subito ad esaminare.
Il Pareto in una lettera a Felice Ponsard datata 27 aprile 1889 e conservata presso il Fondo Pareto della Banca Popolare di Sondrio, scrive:
«Mi pare difficile che la ns società possa fare ora un impianto di più di 200.000 lire per attivare una ferrovia tra Pracchia e Mammiano. [...] Mi pare molto difficile che per un impianto da Pracchia a Mammiano non si spenda che 200.000 lire [IT PopSo FP R08C298]».
Una nota redatta da Emilio Farina, altro personaggio implicato nel progetto, a dicembre 1882 dà un totale di impianto di 1.125.000 lire (IT SimFag FT, TR006).
Un appunto non datato (IT SimFag FT, TR003) ma collocabile nel secondo semestre 1885, molto dettagliato, considerante un sistema a cremagliera, dà un totale di 571.976 franchi francesi, più 800.000 lire per spese di impianti, stazioni, ecc. Questa nota prevedeva tra l'altro due locomotive a cremagliera, 6 vagoni viaggiatori, 20 vagoni merci, 13.220 metri di cremagliera.
Il 4 marzo 1885 quando la situazione sembra essere entrata in una situazione di stallo, l'ingegner E. Canziani, con studio a Milano e Londra, scrive a Cipriano una lettera molto diretta, che fa riferimento ai dati di traffico da Pracchia prima citati:
«Per una lunghezza di 16 kil.i con un traffico di 20 mila tonn.te a 15 mila viaggiatori all'anno mi sembra che la ferrovia economicamente non darà buoni risultati qualunque sistema di adotti, a meno di avere forti sovvenzioni ed un minimo chilometrico garantito da province e comuni facendo pagare anche 0,20 per tonnellata chilometro la merce... (IT SimFag FT, TR008)».
Charles Sheibner sviluppa il proprio progetto, facendo molto presto pressioni, in corso d'opera, affinché la Società delle Ferriere si pronunci in merito alle sue scelte. Addirittura già nel dicembre 1882, dunque prima dell'incarico ufficiale del gennaio successivo, prima scrive direttamente a Pareto poi tramite Cipriano preme su questi per avere un giudizio sulle sue idee. Il Pareto in due lettere a Cipriano (13 e 15 dicembre 1882) si mostra piuttosto categorico sulle questioni poste: nella lettera del 13 esprime la possibilità *«a studiare l'affare»* ma al momento mancano *«dati sufficienti per pronunciarci definitivamente, neppure in massima»* (IT SimFag FT, FP052). La lettera del 15 è più articolata e Pareto chiarisce in maniera lucida ed allo stesso tempo ironica, le ragioni della scelta di impiantare una ferrovia da Pracchia a La Lima:
«non abbiamo mai avuto l'idea che ci dovesse essere alcuno che facesse una ferrovia per i begl'occhi di San Marcello e della Provincia, capirà che instituti che fanno affari in grande onestamente e seriamente come la Banca Generale e la Società delle ferriere Italiane sono scevri da simili errori. Ma noi quando ci si presenta un affare abbiamo per massima di esaminarlo e di discuterlo, conscienziosamente per vedere se si può trovare modo di conciliare, in modo equo, gli interessi nostri e del proponente. Venendo al caso pratico se le basi proposte dal s Sheibner non sono discutibili ma si debbano accettare o rifiutare tali quali ci pare molto difficile di intendersi. Se poi, invece, si possono discutere allora potrebbe darsi che si trovasse modo di combinare qualche cosa. A modo d'esempio il Sig. Sheibner dice che i prezzi debbano essere elevati perché il transito è meschino. Questa è una buona ragione. Ma non si potrebbe allora fare una tariffa variabile coll'entità del transito? O trovare qualche altro temperamento pel quale gli industriali che subiscono un sacrifizio per la poca quantità delle merci trasportate abbiano poi a godere una parte di un eventuale aumento? La quistione è complessa è va studiata con cura. La nostra Società è perfettamente in grado di far da sé la ferrovia da Pracchia a Mammiano ma preferiremo sempre di poter combinare con un altro e se questi potrà essere il S Sheibner tanto meglio. Ma desideriamo essere persuasi, noi abbiamo la più alta stima e rispetto pei nostri colleghi industriali, ma delle cose che ci riguardano intendiamo da noi». (IT SimFag FT, FP053)».
In ogni caso malgrado vari incidenti di percorso lo Sheibner riesce a presentare il suo progetto nei tempi stabiliti. Non è facile ricostruirlo sulla base delle lettere a Cipriano, in mancanza del documento definitivo e delle tavole (alcune fonti me le dicono esistenti in un fondo privato), tuttavia c'è da supporre che non fosse molto diverso da quello del Frosali, compresa una galleria al culmine dell'Oppio, pur se più breve.
Ma anche questo non sembra soddisfare i promotori.
Negli anni successivi l'interesse per la ferrovia sembra calare, la Società delle Ferriere si tira decisamente fuori dal progetto ed anche i Cini sembrano poco interessati. Rimangono solo i Turri, che sembrano utilizzare il progetto Sheibner (non ne vengono stilati altri) per ulteriori verifiche ed *"esperimenti"* sul campo.
Nell'arco dei diciotto anni durante i quali i Turri studiano il progetto ferroviario vengono presi in considerazio-

ne vari tipi di trazione, frutto dell'evolversi della tecnologia.
Il primo progetto prevedeva la trazione a vapore con la possibilità dell'uso della cremagliera per i tratti più in pendenza, anche se questa scelta sembra preoccupasse seriamente il Pareto e si studiasse il modo per superarla (lettera dello Sheibner a Cipriano del 13 dicembre 1882, IT SimFag FT, FP002.
Il 28 settembre 1883 viene aperto tra Portrush e Bushmills, sulla costa nord dell'Irlanda del Nord, quello che la maggior parte delle fonti considerano il primo servizio al mondo di tramway a trazione elettrica: il 18 marzo 1885 Cipriano Turri scrive al Consolato di S. M. il Re d'Italia di Londra per avere informazioni sulla presenza in Gran Bretagna di ferrovie elettriche. La risposta non tarda ad arrivare ed il 2 aprile il console generale (purtroppo la firma non è ben leggibile e non permette di identificarlo) risponde che
«le partecipo, in seguito ad indagini fatte, di essere informato che non si ha notizia in South Wales (sud del Paese di Galles) di nessuna costruzione di ferrovia elettrica e che il tentativo fattone a Forest of Dean (Gloucester) andò fallito. Pare che ne esista una, sopra una piccola tramvia, per trasporto di materiali a Portrush in Irlanda, ma non si sa con quale risultato. (IT SimFag FT, TR010)».
Il progetto dell'area mineraria della Forest of Dean (una delle più antiche della Gran Bretagna) prevedeva un sistema di ferrovie elettriche per lo spostamento dei minerali, mai tuttavia realizzato. E' curioso che il console non abbia invece dati sull'impianto di Portrush che ebbe sia sulla stampa popolare che su pubblicazioni specializzate un notevole risalto.
Il 28 marzo tuttavia Cipriano aveva già ricevuto dal livornese Augusto Pillot[27] una lettera con informazioni che ci chiariscono ulteriormente la risposta del consolato:
«mi scrivono dal paese di Galles, che ivi non esiste nessuna ferrovia elettrica, né un progetto di tale. Potrà trattarsi forse di "New-south-wales" nell'Australia? In Irlanda vi è una ferrovia elettrica lunga 8 kilometri e sulla spiaggia di Brighton un'altra lunga circa 5 kilometri che [...] regolarmente e bene [...]. (IT SimFag FT, TR015)».
A Brighton in effetti era stata aperta una piccola ferrovia elettrica turistica con il sistema Volk.
In ogni caso certamente a Cipriano, ad anche a Sheibner[28], erano giunte notizie di esperimenti o attivazione di ferrovie elettriche in qualche parte della Gran Bretagna e per questo ne chiede con insistenza notizie: il nuovo sistema di trazione lo interessa e vorrebbe subito applicarlo sulla linea che sta facendo sviluppare.
E la linea Portrush - Bushmills in realtà è molto importante per i Turri non solo come primo esempio di trazione elettrica sul lungo percorso, e dunque da un lato tecnico estremamente innovativa (i Turri hanno cercato di essere sempre all'avanguardia nelle scelte tecniche, purtroppo scontrandosi sovente la loro cronica mancanza di capitali) ma anche per le motivazioni che avevano spinto alla sua costruzione: nel progetto del tramway di Portrush si sottolinea come la linea potesse essere positivamente utilizzata soprattutto per il trasporto di minerali di ferro (tra Portrush e Bushmills esisteva una miniera, nei pressi del castello di Dunluce), pietrame, sabbia, legname, salmone oltre che di passeggeri. È evidente come la linea Pracchia - Lima nascesse prioritariamente come linea per il trasporto merci, certo da utilizzare anche per i passeggeri, credo che specie i Turri avessero in mente i turisti che iniziavano ad affollare in estate la Montagna Pistoiese, di eminente natura industriale.
In ogni caso nella seconda metà degli anni '90 si fa sempre più pressante e decisa l'idea della trazione elettrica con linea aerea.
Nel 1898 [Div.] Emilio Belloni scrive a Cipriano circa la costruzione di un modello di ferrovia elettrica con carri con accumulatori e linea elettrica da impiantare a Mammiano. Il Belloni avevo una officina ed era in contatto con importanti ditte di costruzioni elettriche come la Riva e Manneret, oltre ad avvalersi della collaborazione dell'Ingegner Giuseppe Gadda (zio dello scrittore Carlo Emilio), con il quale nel 1899 fonderà la Gadda & C. per la produzione di materiale elettrico.
Il sistema doveva essere alimentato da una piccola centrale elettrica posta sulla Lima, in località Nanghiari.
Non sappiamo se i progetti sono poi andati a buon fine, tuttavia si fa notare che la Cartiera Cini de La Lima pone in esercizio all'inizio del '900 una piccola linea forse elettrica per collegare due reparti della fabbrica, con un binario passante sotto il ponte ximeniano de La Lima, in una breve galleria: non escludo che utilizzasse il materiale di prova dei Turri.

[27] Forse l'avvocato Carlo Augusto, tra i fondatori a Livorno nel 1907 della Cine Fides, società che *"avrà per oggetto la industria e il commercio della cinematografia, cioè la presa-veduta, la manifattura delle pellicole, e il loro collocamento, nonché l'esercizio di sale da proiezione. Potrà estendere il suo lavoro sia in Italia, sia all'Estero, istituendo rappresentanze ed agenzie ove occorrano"*, citato da Ugo Canessa, *Livorno e il cinema (parte prima)*, in Tribuna Economica. Supplemento mensile della Camera di Commercio, industria, artigianato e agricoltura di Livorno, anno XXXII, nuova serie, n. 5/6, giugno 2003, pag. 4. Il Pillot aveva sottoscritto 130 azioni della società, Canessa, cit. pag. 16.

[28] tanto che questi in una lettera del 1 febbraio 1884 esprime giudizi negativi sulla trazione elettrica: *"la trasmissione elettrica è ancora nell'embrione e per la perdita di forza che cresce colla distanza, riesce oltre modo costosa"* (IT SimFag FT, FP039).

Conclusioni

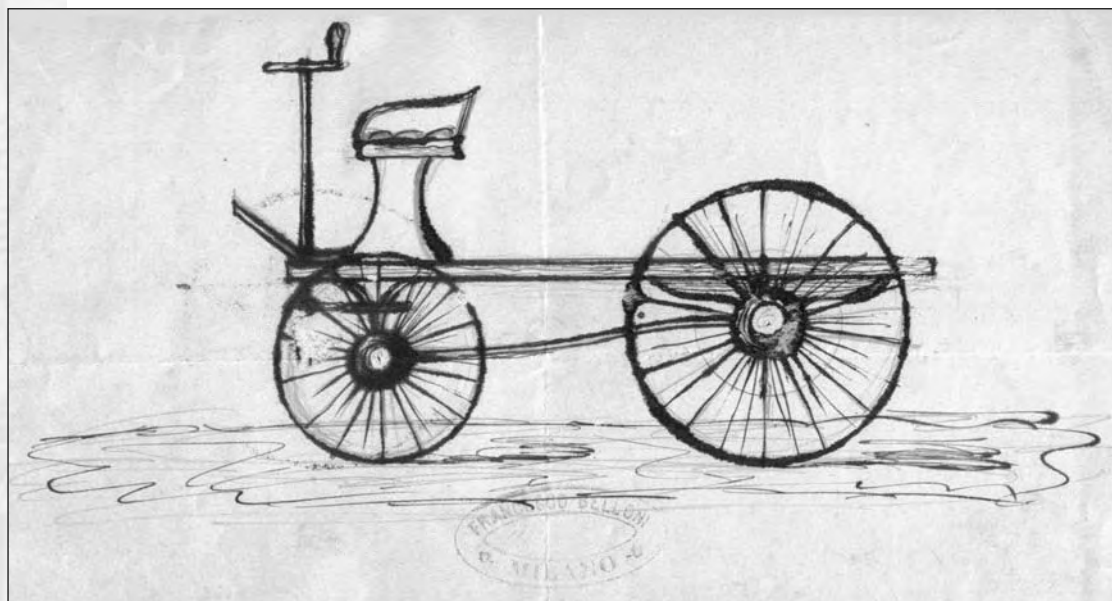
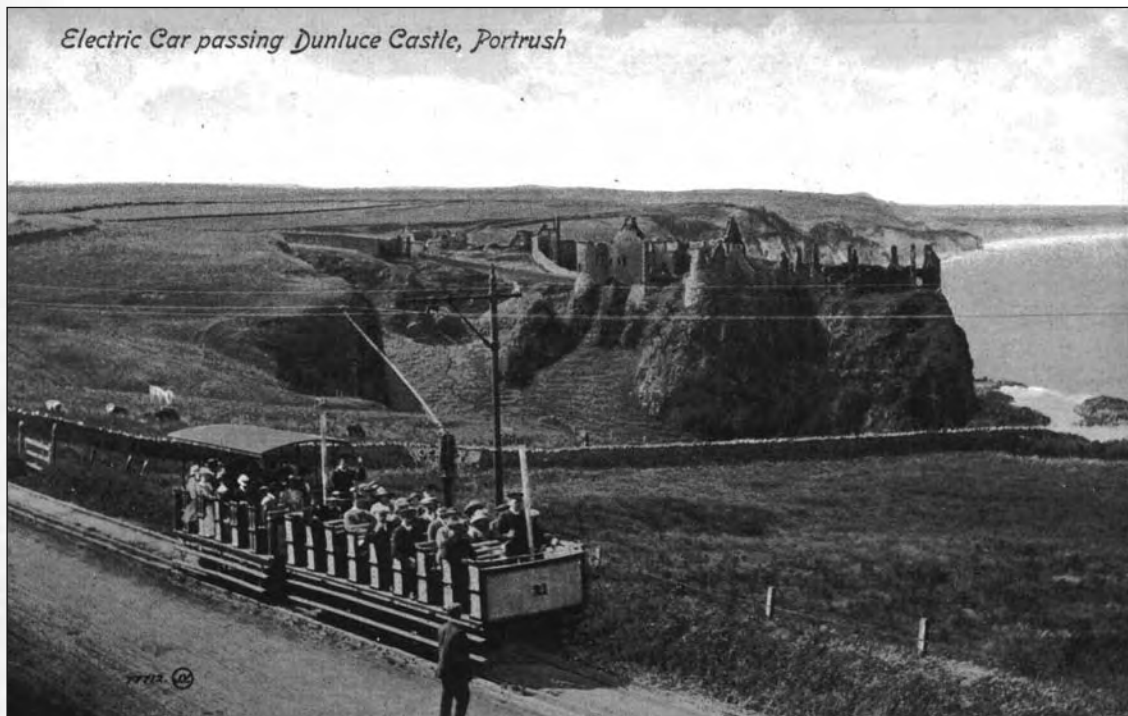
Lunedì 21 giugno 1926, alle 10.30, arriva a San Marcello Pistoiese il treno inaugurale (a trazione elettrica) della Ferrovia Alto Pistoiese, partito dalla propria stazione di Pracchia circa un'ora prima. Si compiva quel giorno, alla presenza di autorità civili e religiose, tra cui il ministro delle comunicazioni Costanzo Ciano ed il presidente della Camera dei deputati Antonio Casertano, un lungo percorso temporale, quello spaziale tra le stazioni di Pracchia e Mammiano (punto terminale della linea) era di 16 chilometri e 70 metri, iniziato ufficialmente il 13 novembre 1916, con la costituzione a Livorno della Società ferroviaria alto pistoiese tra imprese industriali, società composta da Società Metallurgica Italiana (che deteneva 4500 azioni), Società ligure toscana di elettricità (1000 azioni) e Giovanni Cosimo Cini per la Cartiera de La Lima (500 azioni). Tuttavia il progetto di massima di una ferrovia elettrica a scartamento ridotto tra Pracchia e San Marcello Pistoiese era stato presentato al ministero dei lavori pubblici già l'11 maggio 1915 e da questi approvato nel febbraio 1916. La concessione alla Società, per la durata di 70 anni, è del 1917, mentre l'approvazione del progetto definitivo è del 1919, dopo la fine della Prima Guerra Mondiale. Nello stesso anno iniziano anche i lavori, da Pracchia, conclusisi appunto nel 1926.
In realtà la Società Metallurgica Italiana nel 1915 aveva costruito una linea a scartamento ridotto a vapore tra Pracchia e Campo Tizzoro (4 chilometri e 600 metri), interamente sviluppato sulla sede stradale, utilizzata per il trasporto di materie prime e prodotti finiti tra lo stabilimento principale S.M.I. e la stazione della Porrettana di Pracchia e viceversa. Parti di questa linea furono poi utilizzate per la linea elettrica definitiva.
La Ferrovia Alto Pistoiese è senza dubbio l'erede dei progetti promossi dai Turri, soprattutto per la sua natura industriale, è il coronamento dei quei progetti.
Il progettista della nuova ferrovia è Giusto Puccini[29].
Non posso escludere che il Puccini abbia preso visione dei progetti fatti fare dai Turri: il suo percorso per alcuni tratti sembra ricalcare quelli definiti da Frosali e Sheibner (per quanto ho potuto rilevare dalle sommarie descrizioni che questi ne danno). In ogni caso gli va dato atto che riesce a risolvere brillantemente il passaggio del valico dell'Oppio senza galleria, punto che i precedenti progettisti non era stati in grado di risolvere.
Ai Turri in questa occasione non rimarrà che fare buon viso a cattiva sorte, quando alcuni loro terreni nella valle del Limestre sono espropriati per permettere il passaggio della linea ferroviaria.
La Ferrovia Alto Pistoiese realizza quel collegamento Pracchia - Mammiano che Vilfredo Pareto e Cipriano Turri sognavano. Il terzo membro del gruppo iniziale, la famiglia Cini, parteciperà alla F.A.P.
Cipriano era morto nel 1907 e non potrà vedere la linea attraverso i suoi terreni, mentre il fratello Ferdinando era ancora vivo ed abita a Limestre e certamente avrà partecipato ai festeggiamenti per il nuovo collegamento.
Il 30 settembre 1965 la storia della Ferrovia Alto Pistoiese ha termine con l'ultima corsa. Da un punto di vista burocratico era stata chiusa con un cavillo, uno strano colpo di mano ratificato dal Governo. Nemmeno quaranta anni di esercizio e la smania di un falso progresso ha fatto tabula rasa di una storia iniziata oltre ottanta anni prima, con i progetti Frosali e Sheibner.
Oggi solo un occhio molto attento legge sul territorio un tempo attraversato dalla linea le tracce della F.A.P. tra crolli, cambi di destinazione, colpevoli distruzioni.

[29] Giusto Puccini si laurea in ingegneria a Torino nel 1900. Dal 1901 al 1916 si occupa in Eritrea, colonia italiana, di ingegneria ferroviaria e portuale. Durante la Prima Guerra Mondiale è in Italia e si occupa di scali per idrovolanti e motoscafi antisommergibile in Sicilia e Calabria. Subito dopo la fine della guerra, nell'aprile del 1919, viene assunto dalla F.A.P. con la qualifica di direttore. Ricoprirà anche la carica di sindaco di San Marcello, in un intreccio inestricabile fra interessi pubblici e privati.

Bibliografia

Andrea Giuntini, *I giganti della montagna. Storia della ferrovia direttissima Bologna-Firenze (1845-1934)*, Olschki Editore, Firenze 1984
Gino Luzzatto, *L'economia italiana dal 1861 al 1894*, Einaudi, Torino 1997[8]
Andrea Giuntini, *Nascita, sviluppo e tracollo della rete infrastrutturale*, in Storia d'Italia, Annali 15, *L'industria*, a cura di Franco Amatori, Duccio Bigazzi, Renato Giannetti e Luciano Segreto, Einaudi, Torino 1999
1905. La nascita delle Ferrovie dello Stato, a cura di Valerio Castronovo, Leonardo International, Milano 2005
Andrea Giuntini, *Leopoldo e il treno. Le ferrovie nel Granducato di Toscana 1824-1861*, Edizioni Scientifiche Italiane, Napoli 1991
La ferrovia transappennina. Il collegamento nord-sud attraverso la montagna bolognese e pistoiese (1842-1934), a cura del Gruppo di Studi Alta Valle del Reno, Tipolitografia Ferri, Vergato (BO) 2001[3]
Stefano Maggi, Annalisa Giovani, *Muoversi in Toscana. Ferrovie e trasporti dal Granducato alla Regione*, Il Mulino, Bologna 2005
Servizio con vetture automobili per la Montagna Pistoiese da Pistoia a Pracchia e da Pracchia a Cutigliano fino a

Ponte Sestaione, a cura del comitato iniziatore, Pistoia 1908
Guido Borghi, *Ferrovia dell'Abetone: progetto schematico di una ferrovia elettrica collegante i paesi di Bagni di Lucca - Pavullo - Pracchia - Pistoia*, Pistoia 1915
Mario Loria, *Storia della trazione elettrica ferroviaria in Italia*, Tomo I, Giunti, Firenze 1971
Giovanni Busino, Vilfredo Pareto e l'industria del ferro nel Valdarno. Un contributo alla storia dell'imprenditoria italiana, Banca Commerciale Italiana, Milano 1977
John McGuain, *Giants Causeway Portrush & Bush valley railway e tramway Co. limited*, The Ulster folk and trasport museum, Belfast 1983
Michel Pollard, *Irish railways in pictures, No. 4 - The Giant's Causeway Tramway,* Irish Railway Record Society - London Area, London 2000
Philip S. Watson, *A companion to the Causeway coast way. A comprensive guide to the walk from Portstewart to Ballycastle,* The blackstaff press limited, Belfast 2004
Angelo Nesti, *La cartiera Cini de La Lima. Uno studio archeoindustriale,* Edizioni Polistampa, Firenze 2005
La Montagna Pistoiese, XXI giugno MCMXXVI, Pubblicazione a cura del Comitato per i festeggiamenti inaugurali della ferrovia elettrica Pracchia-S. Marcello-Mammiano, Arti Grafiche F. Ricci, Firenze 1926
Adriano Betti Carboncini, *Ferrovia Alto Pistoiese*, Calosci, Cortona 1989
Tutto Treno, Le ferrovie private in Italia dalle origini agli ultimi anni '70, a cura di Marco Cacozza, Anno VI, Tema 4, 1993, Duegi Editrice, Padova
Inventario dell'archivio storico della Ferrovia Alto Pistoiese, a cura di Andrea Ottanelli e Maria Teresa Tosi, Pacini, Pisa 1995
Fausto Condello, *FAP- Ferrovia Alto Pistoiese*, in *Mondo Ferroviario*, Anno XII, aprile 1996, Editoriale del Garda, Desenzano (VR), pagg. 46-53
Giovanni Cornolò, *Dalla Bayard la Fap in scala H0*, in *Mondo Ferroviario*, Anno XII, aprile 1996, Editoriale del Garda, Desenzano (VR), pagg. 54-55
Luca Sabbatini, *Una singolare ferrovia secondaria: "La Ferrovia Alto Pistoiese" (1916-1965),* Università degli Studi di Firenze, Facoltà di Economia, Corso di laurea in economia e commercio, A.A. 1997-98, rel. prof. Giorgio Mori
Elena Ducci, *Riqualificazione del dismesso percorso della Ferrovia Alto Pistoiese. Recupero e riuso della vecchia stazione di Maresca*, Università degli Studi di Firenze, Facoltà di Ingegneria, tesi di laurea in ingegneria civile indirizzo edile, A.A. 1998-99, rel. prof. arch. E. Guglielmi, prof. ing. R. Lugli
Tutto Treno, Lo scartamento ridotto in Italia, a cura di Antonio Federici, Anno XII, Tema 14, 1999, Duegi Editrice, Padova
Marco Cacozza, *Ferrovia Pistoiese*, in *Tutto treno & storia*, anno 2, n. 31, aprile 2003, Duegi Editrice, Padova, pagg. 28-43
La stazione F.A.P. di Maresca. La nuova sede della banca della Montagna. 1919-2004 ottanatacinque anni di di mpegno per il territorio, a cura di Andrea Ottanelli, Banca di Credito cooperativo della Montagna Pistoiese, Maresca 2004

Disegno di Emilio Belloni
di veicolo ferroviario (1898),
accluso a lettera a Cipriano Turri

Ferrovia elettrica a Portrush - Irlanda del Nord

Pubblicità francese di tram

Sulla destra: Lettera di Emilio Belloni a Cipriano Turri

Casa fondata nel 1811

FABBRICA DI CARROZZE
FRANCESCO BELLONI
VIA SOLFERINO. 56.
MILANO 6 Settembre 1898

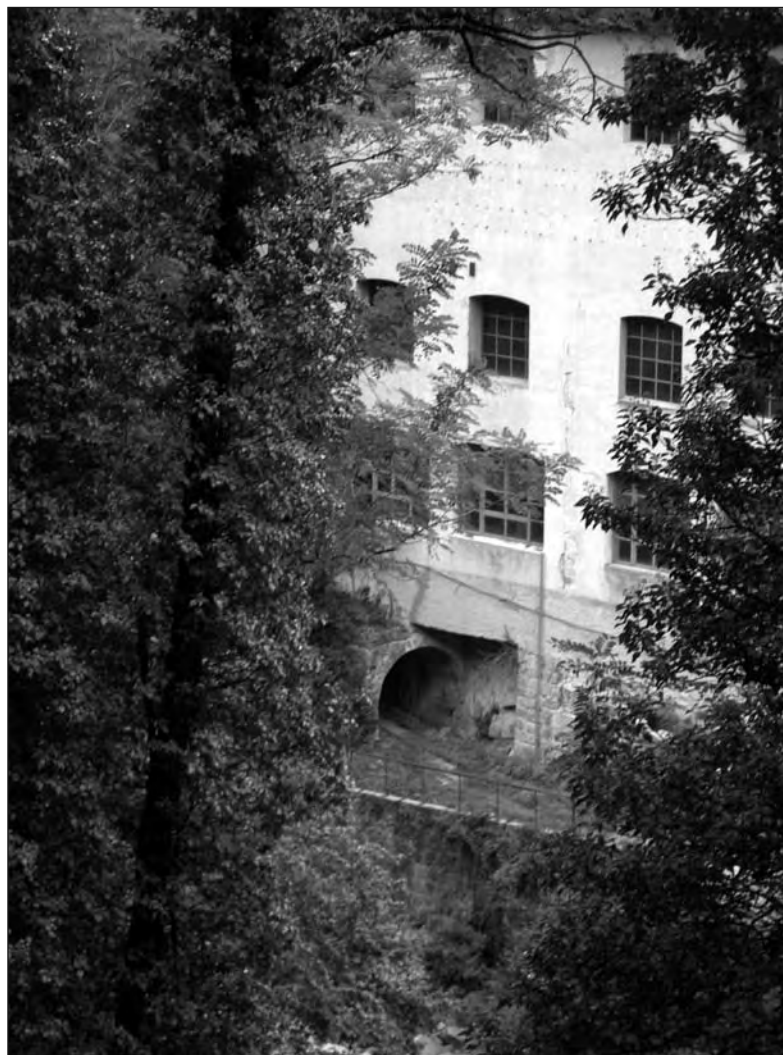
Per telegrammi: Belloni - Carrozze - Milano — A. B. C. CODE USED.

Sig. Emilio Belloni
Milano

Eccovi il preventivo che mi avete richiesto:
Per un carro a 4 ruote senza molle, della portata di Quintali 10.= con serpa per il conduttore, 4 ruote con cerchi di ferro senza gomme, di cui quella posteriore a doppia pettorina p. la ruota d'ingranaggio, attacchi a olio, quelle davanti costruite colle stanghette a pivot, speciali per automobili, con sterza a [illegible], speciale per Automobile L. 900.= (novecento)
Qualora il carro non rispondesse allo scopo cui è destinato, potrei ricevere di ritorno gli assi e le quattro ruote, purché in buono stato, al prezzo di L. 200.=, stante, a dirvi la verità non saprei ora a quale uso potrei destinarli.
Sempre ai vs. pregiati comandi, vi saluto distintamente.

Francesco Belloni

Accettato uno [illegible]

Mod. 320.

Resti della linea ferroviaria elettrica alla cartiera Cini La Lima (PT)

Andrea Giuntini
Università Modena-Reggio

Le ferrovie nella Toscana dell'Ottocento

Il dibattito sull'introduzione delle ferrovie in Toscana

La Toscana entrò nel novero dei paesi ferroviari con un atteggiamento misto di incertezza e di entusiasmo. Il Granducato non era un paese, cui mancassero vie di comunicazione, anzi, la dotazione viaria, di cui i territori toscani godevano, li poneva decisamente all'avanguardia in questo particolare settore. I possedimenti di Leopoldo, grazie anche al lavoro compiuto dal suo più celebre antenato settecentesco, erano attraversati da un gran numero di vie, fatto questo che evidenzia una spiccata sensibilità da parte della dinastia lorenese verso le infrastrutture. Il patrimonio stradale rappresentava un fattore che per un verso funzionava da deterrente e per il verso opposto stimolava l'interesse verso le strade ferrate. In definitiva quindi se non era avvertita in modo stringente l'esigenza di un miglioramento delle comunicazioni all'interno del paese, d'altro canto però esisteva diffusa la convinzione della loro importanza.

Il dibattito sull'introduzione delle ferrovie nel paese si sviluppò precocemente. Per quanto la scelta marcatamente anti-industrialista operata dalla classe dirigente toscana rappresentasse un ostacolo all'adozione della nuova infrastruttura, in realtà i moderati toscani si misurarono con la novità, senza rinunciare alla propria impostazione imperniata prevalentemente sull'agricoltura. Del resto la vocazione commerciale della Toscana poteva trovare nella ferrovia il tramite adatto per soddisfare i suoi bisogni di esportazione di materie prime.

Negli studi e nei salotti dei sudditi leopoldini non mancò una riflessione accurata e sentita né si svolse un dibattito non abbastanza intenso sull'opportunità di ricorrere alle strade ferrate come mezzo di progresso. La storia vivace e movimentata dell'introduzione delle strade ferrate nel Granducato dimostra che ne furono individuati con chiarezza e sollecitudine i possibili benefici.

Inoltre sotto il profilo dell'interesse e dell'apertura nei riguardi degli avanzamenti tecnici e scientifici, i toscani non furono secondi a nessuno. La Toscana infatti ospitò nel 1839 il primo congresso degli scienziati e di nuovo offrì loro la sede nel 1841 e nel 1843 e ancora ebbe nel "Giornale Agrario" e nell'"Antologia", nell'arco della sua breve vita, due punti di accumulazione del sapere scientifico contemporaneo e delle sue applicazioni pratiche; e che infine contava una truppa consistente di curiosi, i quali in più di un'occasione non avevano esitato ad attraversare le Alpi per dirigersi verso quei paesi, da dove giungevano con maggior clamore le notizie delle più formidabili scoperte scientifiche e delle più insolite invenzioni.

Avvenne insomma una lenta presa di coscienza, ritardata dai molti rischi che una tale opzione comportava e dal carattere stesso della struttura sociale ed economica, più difficilmente permeabile dalle novità nel campo delle innovazioni tecniche.

Fra pubblico e privato

Le prime strade ferrate nel Granducato di Toscana furono opera dei privati, che il granduca Leopoldo lasciò liberi di muoversi controllandone l'operato con un progressivo adeguamento delle leggi statali. La decisione non fu priva di contrasti. Già nel 1834-1835 cominciò a prendere consistenza presso la corte leopoldina l'ipotesi di tentare il grande balzo, impiantando la prima strada ferrata. Era reputato pregiudiziale dai collaboratori di Leopoldo decidere quanto prima se far costruire direttamente dallo Stato le ferrovie oppure lasciare questo compito ai privati. L'esistenza di una simile incertezza, suffragata da documenti d'archivio che non lasciano spazio a equivoci, va contro l'immagine tradizionale di una Toscana decisamente fedele alla causa liberista e che mai avrebbe avuto dubbi sulla natura della gestione delle ferrovie. Eppure verso la metà degli anni '30 questo tipo di riflessione coinvolse gli ambienti di corte. Non mancò del resto da parte degli uomini più vicini al granduca la volontà d'informarsi, magari studiando nei particolari uno dei modelli stranieri. Venne spontaneo così andare a vedere quello che succedeva altrove e in che misura la novità era esportabile. L'attenzione venne riposta soprattutto sull'Inghilterra, ma si dette uno sguardo assai interessato anche all'interno dei confini di altri due fra i cosiddetti paesi *first comers*, il Belgio e la Germania.

Il dibattito sulla natura della gestione era inscindibilmente legato ad un altro tipo di dibattito, di portata non meno ampia, che la prima iniziativa ferroviaria favorì, quello cioè sulla necessità di pianificare una vera e propria rete regionale. La scelta finale a favore di una gestione privata impedì al Granducato dì avere un sistema pianificato; resta il fatto che le concessioni vennero distribuite effettivamente con un occhio alla equidistribuzione territoriale, il che ci induce a parlare di un controllo esercitato sull'attività, ma non di una vera e propria programmazione.

Non solo, ma il momento offriva la possibilità di ridiscutere addirittura l'intera struttura dell'economia toscana, in un

modo che fino a quel momento non aveva avuto precedenti. La questione dell'introduzione delle strade ferrate ebbe il merito di muovere le acque politiche ed economiche scuotendo le fondamenta stesse del sistema voluto dai Lorena; non lo sconvolse e non ne mutò i caratteri principali, ma l'occasione fu importante per stimolare un confronto che forse altrimenti non ci sarebbe stato.
Vanno ascritti a merito delle strade ferrate anche i benefici che il processo di maturazione imprenditoriale ricevette dall'esperienza ferroviaria. La scelta della forma societaria per i capitalisti, che si associavano con lo scopo di raccogliere il denaro per poi investirlo nelle realizzazioni ferroviarie, fu fatta a favore della società anonima, la quale possedeva alcune caratteristiche, che la rendevano adatta alle iniziative ferroviarie. Grazie alle imprese ferroviarie crebbe insomma lo spirito stesso d'impresa fra i sudditi di Leopoldo, che poi applicarono gli insegnamenti tratti da questa preziosa esperienza in molti altri settori economici.

Il ruolo della tecnologia

Quella ottocentesca fu una stagione di grande pregnanza per gli ingegneri del Granducato, il cui legame con strade ferrate fu determinante ai fini della loro maturazione. Il mondo ferroviario contribuisce in modo decisivo a segnare una netta differenziazione di competenze fra ingegneri ed architetti. Ai primi era solitamente riservata la cura del tracciamento della pianta oltre alla sistemazione nelle stazioni dei binari e delle piattaforme di accesso ai treni. Agli architetti invece era riservata la composizione degli alzati, la decorazione dei prospetti, le opere di *design* come i lampioni, l'orologio e la progettazione della pensilina. La divisione in atto riproduceva quella esistente in Inghilterra.
Del resto la Toscana dell'epoca prendeva continuamente spunti ed esempi per le proprie scelte in questo settore dalla regina della rivoluzione industriale. Nel secolo e nel paese per antonomasia del progresso tecnico ed industriale l'ingegnere svolgeva un ruolo di primo piano: è lui che progettava e costruiva le macchine, che risolveva ogni problema, che si opponeva come ostacolo all'avanzamento in ogni settore, apparendo come un vero e proprio taumaturgo in grado di preparare il futuro.
Dall'Inghilterra, non appena impiantata la prima linea, proverrà tutto il materiale, sia mobile che fisso, che in terra toscana nessuno sapeva fabbricare e il cui prezzo era inferiore, nonostante la necessità dell'importazione, per gli elevati costi interni di produzione fatti registrare dall'industria del ferro. D'oltremanica proverranno pure i tecnici, i macchinisti e tutti gli altri addetti al servizio ferroviario tranne le guardie, che vigilavano ai cancelli posti nei punti di incrocio fra strada ferrata e strade ordinarie, che erano state assunte, come gli operai, *in loco*. Il ricorso al trasferimento di tecnologia e all'importazione furono insomma obbligati. La Toscana possedeva buoni tecnici, ma l'esperienza ferroviaria si riduceva al poco tempo trascorso all'estero. La produzione siderurgica poi oltre a risentire di un indubbio ritardo tecnologico, non avrebbe potuto far fronte ad una domanda che si preannunciava imponente né avrebbe potuto, come già non poteva, competere con i prezzi assai più bassi dei prodotti inglesi.
In una situazione del genere appare quindi illusorio sperare di rintracciare accenni ad un interesse nei confronti di possibili effetti sull'industria toscana indotti dalle ferrovie. Un nesso siffatto è completamente sconosciuto ai pionieri delle strade ferrate nel Granducato e non apparirà con convinzione che in un secondo momento. Nei primi anni dell'era ferroviaria in Toscana sarà quasi completamente assente, tranne rari casi, l'aspirazione stessa non solo alla costruzione in casa propria dei materiali, ma anche all'affrancamento dalla dipendenza britannica per quanto riguardava la tecnologia.
Fin dai primi materiali necessari alla Leopolda, che vennero appunto sbarcati a Livorno, su ordinazione dello stesso Stephenson, tutte le altre compagnie ferroviarie, che operarono successivamente, ricorsero al mercato britannico. Le rotaie della Centrale Toscana, la linea da Empoli a Siena e in seguito anche oltre, toccheranno terra a Livorno provenienti da Cardiff. Manufatti ingombranti e di notevole impegno verranno realizzati egualmente oltremanica, a costo di un dispendioso trasporto via mare: del ponte sull'Ombrone presso Signa, di quelli sull'Era e sull'Elsa, tutti della Leopolda, e di altri ponti della Maria Antonia parla Tommaso Cini di San Marcello Pistoiese, uno degli ingegneri ferroviari toscani più rinomati dell'epoca, in una delle sue molte lettere spedite ai fratelli nel 1847 dall'Inghilterra, dove era andato proprio a specializzarsi nella costruzione e nella progettazione delle strade ferrate.

Ambiente ed energia

Mancò invece del tutto un altro dibattito, quello sull'impatto con l'ambiente che il nascente mezzo di trasporto avrebbe avuto. La visione commerciale, che la classe dirigente toscana aveva della ferrovia, le impediva di cogliere appieno le implicazioni, che una scelta di campo così importante recava con sé.
Molteplici erano le questioni sollevabili e che soltanto in un secondo momento, e anche dopo, verranno prepotentemente a galla. Vi fu chi accusò la vaporiera di inquinare - per usare un termine cha allora non era abusato come oggi - provocando gravi danni alle coltivazioni e alla stessa salute degli uomini. Altri sostenevano sull'ingombrante invasione del terreno da parte della ferrovia. Poi vi era la questione del disboscamento, che un massiccio bisogno di legna per la costruzione delle linee prima e per il combustibile delle caldaie delle locomotive poi rischiava di provocare con grave danno al sistema forestale della Toscana. Era uno spauracchio già agitato da molti, per motivi diversi da quelli legati allo sviluppo delle ferrovie, fin dalla fine del secolo precedente.
Leopoldo II non si dimostrò meno sensibile nei confronti del problema del disboscamento rispetto al suo illustre predecessore, ma non per questo venne in qualche modo calcolato il possibile danno ai boschi del Granducato, che l'installazione delle ferrovie avrebbe potuto causare. Mancanza di lungimiranza quindi, oppure comprensione che lo sviluppo ferroviario avrebbe compensato largamente quanto si stava per perdere su un altro versante.
La necessità di una fonte di energia più affidabile del legno, e il cui sfruttamento non imponesse così elevati rischi di snaturamento del paesaggio, aveva già vissuto dei momenti di alta intensità verso la fine del secolo precedente, quando si era manifestato un formidabile sviluppo dell'esplorazione naturalistica indirizzata anche a tale fine.
Si cercò a lungo il carbon fossile, nella convinzione di dover sostituire l'uso del carbone di legna, di cui, ad un certo punto, si cominciò a temere la sparizione per l'esagerato sfruttamento che se ne stava facendo. Se se ne fosse trovato, certo il destino delle strade ferrate nello stato lorenese sarebbe stato completamente diverso. La paura di una carenza di energia preoccupava seriamente i toscani.
Oltre a quella del disboscamento e del carbone, l'impatto delle ferrovie con l'ambiente comprendeva un'altra serie di questioni non meno spinose. Si trattava di gestire con oculatezza le numerose trasformazioni del territorio legate alla diffusione del nuovo mezzo di comunicazione.
Leopoldo non fece mancare una prudente e moderata regia degli organi di governo, che accompagnò l'inserimento delle strade ferrate nel contesto spaziale. Prendiamo intanto ad esempio le città, nelle quali l'arrivo dei binari sconvolse equilibri stabili da secoli. Si pensi alla necessità frequente di abbattere le mura, di tagliare le proprietà, di ristrutturare, talvolta completamente, i sistemi urbani idraulici, di chiudere vie e bloccare i passaggi pedonali con cancelli custoditi da guardie armate. Si trasforma in questi anni una bella fetta del panorama cittadino, si trasformano anche i suoi ritmi, scanditi dagli arrivi e dalle partenze dei convogli.
Nel complesso questo inserimento risultò abbastanza armonico ed attento a non alterare lo spirito architettonico originale, pur non mancando casi di clamorosa conflittualità con contrasti quasi cruenti e polemiche roventi. Vigilarono con grande attenzione il Consiglio degli Ingegneri prima e il Consiglio d'Arte poi, i massimi organi tecnici di controllo, ai quali Leopoldo si affidava per ogni questione riguardante i rapporti fra i costruttori della rete ferroviaria da un lato e gli amministratori pubblici con le popolazioni amministrate dall'altro.
Il risultato fu in definitiva apprezzabile: mancarono esempi di violenza degli interventi, mentre per lo più, sulla base un po' dei documenti del tempo e su quanto ancora oggi si offre al nostro giudizio, ambiente ed architettura industriale si compenetrarono armonicamente.

L'impatto sociale

Una novità di portata simile non poteva però andare indenne dal provocare un impatto sociale traumatico. Così le ferrovia ebbe anche dei nemici, che con ogni mezzo cercarono di frenare l'avanzata del "mostro di ferro". Innanzitutto gli si opposero tutti gli occupati nei settori inesorabilmente pregiudicati dall'avvento della ferrovia: navicellai, barrocciai, carrettieri si coalizzarono in un primo momento al fine di formare un'inutile barriera contro il progresso, mentre dopo, molto più saggiamente, riconvertirono il proprio mestiere in funzione dei nuovi bisogni indotti dalle strade ferrate.
Fra quelli che certamente non potevano dirsi contenti di quanto stava accadendo, vi era anche il maggiore impresario di diligenze della Toscana, Luigi Orcesi. Esemplare il suo sforzo di non farsi travolgere dalla novità: la sua Impresa delle Diligenze Toscane, in vista dell'inaugurazione del servizio ferroviario nel tratto Pisa-Livorno nel 1844, decideva

di abbassare le proprie tariffe, addirittura precedendo di qualche mese l'apertura della linea ferroviaria. Un po' di tempo dopo, nel settembre 1846, l'Orcesi decideva di inaugurare un nuovo servizio misto di diligenza e treno, attuato con il trasporto della diligenza sul treno, dimostrando un encomiabile spirito di adattamento, che facilitava l'aprirsi di un'era nuova anche per i trasporti non ferroviari.
La questione delle espropriazioni per pubblica utilità, garantita da Leopoldo ai costruttori ferroviari, scatenò non poche né lievi contestazioni in certi casi giustificate, in altri più bassamente finalizzate al percepimento di indennità superiori al dovuto per legge. In entrambi i casi i proprietari dei fondi attraversati - e talvolta effettivamente divisi dalle rotaie - si scontrarono molto duramente con chi ne voleva implicitamente diminuita la forza e il prestigio. In definitiva chi intravedeva nelle strade ferrate un mezzo per incrementare inaspettatamente i propri guadagni di rado venne accontentato.

I precursori

Il primo a preparare un progetto nel 1826 relativo ad una linea ferrata fra la capitale e il porto principale della Toscana, che poi si chiamò Leopolda, fu il marchese Carlo Ginori Lisci, che intuì le potenzialità di una linea ferroviaria lungo il corso dell'Arno. Il contesto non era evidentemente ancora pronto e la proposta venne rigettata, ma contribuì alla maturazione dell'idea nel paese. Le suggestioni che le notizie provenienti dall'Inghilterra avevano provocato non furono insomma sufficienti e il Ginori Lisci, uomo di vasta preparazione e di altrettanto ampia apertura mentale, che gli derivava anche dai numerosi viaggi all'estero compiuti intorno al 1820, subì il destino comune a molti precursori.
Furono due personaggi conosciuti al granduca, Luigi Serristori e Piero Dini Castelli, a recuperare il vecchio progetto del Ginori Lisci. I due promotori prepararono uno studio a quattro mani e consegnarono all'amministrazione doganale leopoldina una domanda diretta a conoscere i dati di traffico in due punti situati sulla strada parallela all'Arno tra la capitale ed il suo porto nell'intenzione di determinare l'eventuale convenienza da parte di una società privata di costruire una strada ferrata. I dati sarebbero serviti per sostenere la richiesta di concessione per una linea lungo la medesima traccia.
Una settimana dopo, il 26 gennaio 1836, il granduca emanava un Rescritto, con il quale ordinava che il Corpo degli Ingegneri di Acque e Strade rilevasse per un periodo di tre mesi la dimensione del passaggio di carri sul tracciato individuato. Contestualmente il governante toscano disponeva che le Dogane di Firenze, Pisa e Livorno compissero uno spoglio annuale di tutte le merci e dei prodotti registrati fra il 1826 e il 1835.
L'esito della raccolta dei dati fu incoraggiante, ma la rilevazione non bastava, occorreva anche saggiare il terreno in modo da sapere con quanta più precisione possibile che tipo di accoglienza avrebbe ricevuto la ferrovia dagli ambienti economici del Granducato. Venne così organizzata nelle prime settimane del 1836 un'inchiesta fra i commercianti toscani, ai quali fu chiesto un parere sull'opportunità della costruzione di una linea tra Firenze e Livorno. Dalle risposte ottenute emergeva chiaramente un interesse molto marcato nei riguardi della novità.
Il regnante lorenese stava decidendo in senso positivo. Leopoldo si stava avviando verso l'avventura ferroviaria, confortato dalla fede nei principi del liberismo e sospinto verso quella direzione dalle pressioni di personaggi vicini al trono e interessati all'affidamento della costruzione e della gestione del sistema ferroviario.
Serristori e Dini Castelli nel frattempo presero contatto con il mondo ferroviario inglese, alla ricerca di tecnici e finanziatori. Il primo progettista, cui si rivolsero, fu Mark Isambard Brunel, nome di grande spicco nell'Inghilterra ferroviaria del tempo, dal quale i due toscani ottennero una risposta tempestiva, ma negativa. Nel giugno del 1837, tirando in qualche modo le somme al termine della prima fase di ricerche, Serristori e Dini riassumevano in una memoria per il granduca i risultati parziali del proprio lavoro, ottenendo però l'effetto di perdere progressivamente i favori del granduca. Leopoldo negava loro il permesso di costituirsi in società, scettico probabilmente rispetto alla loro capacità di reperire i finanziamenti, nonostante che i due nobili toscani avessero coinvolto nell'iniziativa nomi di grido della finanza lombardo-veneta, come i banchieri De Reibegg e De Putzer, la casa Oneto e Reymond. la Pietro Vassalli Cerutti, la Leinati, i fratelli Piatti d'Ercole e anche Luigi e Giovan Battista Orcesi, imprenditori del trasporto su strada, oltre ad alcuni finanzieri svizzeri di Basilea, Bischoff, Merian, Breck e Blanc.
Nel marzo 1838 Serristori e Dini Castelli erano pronti e presentavano finalmente a Leopoldo il progetto preparato con grande cura, ma il granduca nicchiava.

Fenzi e Senn

In questo ambiente ricco di contrasti e di fermenti due fra i più importanti commercianti e banchieri del Granducato, Emanuele Fenzi e Pietro Senn, proposero al granduca, in competizione con i precedenti, la costruzione di una strada ferrata dalla capitale al porto principale della Toscana, lasciando ad intendere senza possibilità di errore come il carattere della linea fosse di natura strettamente commerciale.
La concorrenza fu vincente. Il tentativo dei due uomini d'affari ebbe esito positivo anche per il buon nome che portavano e per il fatto stesso che erano toscani. Uomini vicini al trono e di sicura credibilità finanziaria: ecco quello che Leopoldo richiedeva ai promotori e Fenzi e Senn delle due qualità non erano sprovvisti.
La preparazione fu accurata, sia sotto il profilo finanziario sia progettuale. Fenzi e Senn si gettarono anima e corpo nella nuova iniziativa con perfetta unità d'intenti, dando inizio a quella trafila burocratica, che resterà una costante di ogni impresa ferroviaria nel Granducato: la stipula dell'atto sociale, la pubblicazione del Manifesto, la scelta dei tecnici, che talvolta, come abbiamo visto, precedeva le altre fasi, e l'approntamento all'estero di una rete di corrispondenti, che spesso erano già in rapporti d'affari con i promotori, per il reperimento dei capitali al di fuori della Toscana, nella convinzione, facilmente verificata, che dal ceto imprenditoriale toscano di capitali da investire nelle ferrovie ne sarebbero giunti pochi.
L'organizzazione della società e i criteri di funzionamento vennero modellati sulla base dell'esperienza ferroviaria originaria dell'Inghilterra in modo tanto fedele da poter affermare che la prima fase della vita ferroviaria del Granducato porta impresso il marchio inglese.
La preparazione finanziaria fu oltremodo complicata. Nell'aprile 1838 iniziava la vendita delle promesse di azioni a copertura del fabbisogno di capitale sociale fissato in 30.000.000. La pratica di vendere delle semplici promesse d'azione al posto delle azioni vere e proprie, promesse che costituivano in sostanza niente più che una ricevuta provvisoria in attesa del titolo, fu mutuata anch'essa dalla Gran Bretagna. Si trattava di un metodo escogitato per non far pagare l'intero importo dell'azione subito, ma per rate successive, il cui pagamento veniva intimato ogni due mesi dal Consiglio d'Amministrazione fino al saldo completo; e nello stesso tempo di un espediente ideato per speculare sull'incasso immediato di una quota del valore delle azioni stesse. Le promesse di azione erano commerciabili esattamente come le azioni e sulla loro vendita venne costantemente attuata un'attiva speculazione.
Prima furono piazzati i 5.000 titoli destinati ai capitalisti toscani e agli stranieri residenti in Toscana: tre giorni dopo l'apertura della sottoscrizione erano già state vendute 4.117 promesse di azione, il 1° maggio successivo i 5.000 titoli risultavano spariti dal mercato. Il collocamento sui mercati esteri fu più difficile e il risultato sicuramente inferiore alle attese. Possiamo presumere che i titoli smerciati fossero finiti per lo più su piazze finanziarie asburgiche, Vienna o Milano in particolare. La contingenza finanziaria era poco favorevole in tutta l'Europa in seguito al rallentamento dell'ondata della *railway mania* inglese del 1836. La sorte di quasi tutte le società ferroviarie europee venne decisa dall'andamento incerto di quelle inglesi impegnate in campo ferroviario e la fase di stanca si trascinò anche per i primi mesi dell'anno successivo, il 1839. Le difficoltà rimasero almeno fino all'affidamento della concessione da parte del granduca nell'aprile 1941.

La realizzazione della linea

Per la realizzazione concreta della linea si decise il ricorso ad un personaggio celebre, Robert Stephenson, l'ingegnere che fino a quel momento più di ogni altro aveva segnato la giovane storia delle ferrovie. Se alla guida della costruzione della Leopolda si fosse posto uno dei più stimati ingegneri ferroviari inglesi del tempo, la fortuna della società fiorentino-livornese ne sarebbe stata decisamente accresciuta. Le trattative furono condotte a Londra nell'estate del 1838 e l'esito apparve subito positivo. Stephenson accettava, pur avvertendo di non potersi trasferire in Toscana subito; per venire incontro all'urgenza manifestatagli, lo Stephenson era disposto a farsi precedere da due suoi assistenti, William Hoppner e Robert Townshend. La sua adesione al progetto suscitò immediatamente reazioni improntate alla soddisfazione e spinse verso il collocamento delle azioni.
Occorreva dunque definire il tracciato. Sul fatto che la prima ferrovia toscana dovesse unire Firenze a Livorno, non vi furono oppositori; meno scontato era il tracciato da seguire, sul quale si scatenò la prima vera feroce polemica. La questione della direzione non era fine a se stessa, bensì proponeva un problema di portata ben più ampia, quello costituito dalla necessità di pianificare una vera e propria rete regionale proiettata verso l'Appennino da un lato e pronta a distendersi lungo il Tirreno e l'Arno dall'altro. Dalla direzione della Leopolda dunque sarebbe dipeso il processo di

formazione del sistema ferroviario toscano e la sua capacità di congiungersi con gli altri sistemi regionali, cui nel frattempo, molto lentamente, anche gli altri stati italiani stavano provvedendo.
Per dirimere la questione del tracciato il granduca nominò un'apposita commissione, la "Deputazione preparatoria gli studi tecnici", con il compito di scegliere il cammino migliore per la ferrovia. Per un tragitto di un centinaio di chilometri vennero elaborate quattro proposte; la commissione alla fine si pronunciò a favore della Firenze-Empoli-Pontedera-Pisa-Livorno. La scelta ufficiale del tracciato permise l'inizio vero e proprio dei lavori di costruzione; il primo tratto, cui si mise mano, fu il Livorno-Pisa.

L'inaugurazione della prima ferrovia toscana

Il Pisa-Livorno entrò in servizio nel marzo 1844 e segnò l'esordio ferroviario della Toscana. La novità venne accolta con grande curiosità e soddisfazione. Dopo dubbi, ritardi e rimandi anche il Granducato aveva la sua prima linea, corta e incompleta, ma finalmente funzionante. Si stava indiscutibilmente aprendo una nuova era, in cui il senso delle distanze veniva stravolto e si celebravano i fasti del movimento. Le misure di sicurezza prese per tutelare l'incolumità dei passeggeri furono ingenti. Le guardie disseminate lungo la linea erano numerosissime e tutte ben armate. Quelle ai cancelli avevano una sciabola, quelle che si trovavano nelle stazioni oltre alla sciabola portavano anche una carabina con la baionetta e quelle che perlustravano i binari di notte addirittura in più avevano due pistole.
La Leopolda venne terminata in tempi relativamente brevi, se consideriamo le difficoltà dell'epoca. Il fatto di mettere in comunicazione le due città chiave della Toscana le assicurò una vita piuttosto agiata, anche quando tale qualità non arrise alle ferrovie toscane ed italiane per le sfavorevoli congiunture economiche e politiche.

La diffusione delle strade ferrate

L'esito felice di questa prima prova convinse i toscani a gettarsi nell'avventura ferroviaria. Subito dopo anche Lucca, indipendente fino al 1847 e poi integrata all'interno del Granducato, cercò di unirsi a Livorno, credendo nella centralità economica del porto labronico. Già alla fine del 1841 la macchina organizzativa della nuova ferrovia si era mossa. Cinque anni dopo anche la capitale del Ducato poteva vantare pochi, ma significativi chilometri di strada ferrata. La paternità dell'iniziativa va assegnata ad un personaggio di spicco nel panorama lucchese del tempo, il sarzanese Pasquale Berghini. Nel 1845 veniva richiesta la prosecuzione per Pistoia, con l'idea di giungere di là fino a Firenze, ma questo secondo braccio di strada ferrata conoscerà tormenti lunghissimi. Tre anni dopo toccherà Pescia, ma dovrà attendere addirittura il 1859, l'anno dell'addio del granduca, per oltrepassare lo scoglio del Serravalle, ritardo dovuto a gestioni mal condotte e ad enormi asperità costruttive incontrate durante la realizzazione, specialmente del lungo tunnel sotto la montagna.
Fin dal 1842 poi era nata l'idea di unire Siena con la Leopolda mediante una congiunzione con Empoli. La ferrovia avrà l'unico progettista e costruttore italiano, Giuseppe Pianigiani, in un'epoca in cui il contributo locale si limitava necessariamente a compiti di profilo inferiore. Ancora, verrà costituita un'altra società per andare da Firenze a Pistoia via Prato, chiudendo il cerchio quindi fino a Lucca. Questa linea venne chiamata Maria Antonia in omaggio alla granduchessa moglie di Leopoldo.
Da un atteggiamento intonato alla curiosità, i toscani avvamparono di lì a poco di una vera e propria febbre ferroviaria, come in pochi altri casi in Europa; forse fu l'unica fuoriuscita dai binari di una politica costante e coerente, che li travolse completamente, convertendo al verbo delle strade ferrate non pochi rappresentanti di quella borghesia accusata di freddezza e di immobilismo. Alcuni di quei rappresentanti della borghesia entrarono ad un certo punto a far parte concretamente della categoria dei "ceti ferroviari" e furono anche le ferrovie in Toscana a favorire il processo di trasformazione da una borghesia commerciante e manifatturiera ad una borghesia finanziera e banchiera, ma anche con una spiccata propensione alla speculazione.
Delle molte iniziative ferroviarie fallite per via della brama speculativa, quella che fece più scalpore fu la Maremmana, la ferrovia che doveva unire Livorno al confine pontificio per superarlo in un secondo momento, non appena cioè le autorità pontificie ne avessero concesso il permesso. L'episodio riveste le caratteristiche classiche della speculazione ferroviaria ottocentesca, basata su un arricchimento assai veloce da parte degli organizzatori a spese degli azionisti.

Railway mania

Il 1845 fu, di quel decennio, senza dubbio l'anno di maggior attività ferroviaria in Toscana, ma pure l'anno delle speculazioni tentate e in qualche caso riuscite. Inevitabilmente l'attivismo frenetico portava con sé momenti di crescita e di pericolosa esagerazione. Il fervore, che aveva contagiato i toscani li faceva immaginare e progettare linee ad un ritmo formidabile. Un gran numero di linee progettate, e mai costruite, scavalcavano presuntuosamente l'Appennino per proiettarsi nei territori papalini e giungere fino al mare Adriatico. Alla base di una simile scelta stava l'ovvia ed immediatamente percepita convenienza di unire tramite strada ferrata porti situati su sponde opposte, abbreviando in modo drastico i tempi di percorrenza. L'intuizione era intelligente, ma peccava di precipitazione e di mancanza di riflessione sui problemi, che il superamento della montagna comportava. Era presto per pensare a perforare la giogaia appennina o a salire fino alla cima con un percorso a vite e passare dall'altra parte. Gli sconsiderati, o coraggiosi, progetti finirono per restare bloccati per molti anni ancora.
La bramosia ferroviaria dei tranquilli toscani fece persino parzialmente ricredere l'autorità leopoldina della fiducia concessa ai privati. Era inevitabile così che riaffiorassero quelle tentazioni stataliste, che i governanti toscani terranno nel cassetto per anni, finché le nuove condizioni non ne imporranno un recupero.
Un altro vizio venne a galla fin dai primi anni dell'epoca ferroviaria in Toscana: il localismo. Lo vediamo emergere prepotentemente già nella contesa fra Siena e Grosseto per la ferrovia attraverso la Maremma, contesa costellata di trame e intrighi disdicevoli e nocivi al buon esito dell'iniziativa stessa. Un compromesso, nell'ambito di questa vicenda, consistette nel decidere, nel 1851, il prolungamento della già esistente linea senese fino a Grosseto e al confine pontificio del Chiarone, via Asciano-Torrenieri-Monte Antico-Montepescali.
Vale comunque la pena rilevare il fatto che la Maremmana fu la prima ed unica ferrovia progettata in luoghi economicamente e demograficamente poco sviluppati, anzi ancora per buona parte malsani, nonostante le bonifiche già intraprese dal granduca. Il ruolo di motore dello sviluppo economico territoriale svolto dalla ferrovia infatti sarà molto ridotto proprio a causa di questo fatto. I capitalisti che progettavano strade ferrate sceglievano i territori più ricchi, poiché, vivendo sugli introiti dei biglietti venduti e delle merci trasportate, era loro convenienza andare dove già esisteva una maggior prosperità. Appare immediatamente evidente il rischio di aumentare la disparità di sviluppo delle varie zone della Toscana.

Un bilancio

Il bilancio, al 27 aprile 1859 giorno dell'abbandono di Firenze da parte del granduca, non era però soltanto positivo. Tutte le linee in funzione, ad eccezione della Leopolda, vivevano una situazione di profonda crisi. Fin dal 1850 anzi erano state intraprese delle trattative, sollecitate dalla società che aveva in gestione il tratto fra Firenze e Livorno - che già nel 1856 aveva acquistato la Lucca-Pisa, fallita tre anni prima, il 27 novembre 1853 - al fine di venire ad una fusione. Gli altri gruppi non godevano di una salute più florida. Maria Antonia e Lucchese non riuscivano a distribuire utili da anni, la Senese aveva bilanci assai magri.
Era una situazione sconsolante davvero per lo stato che fino al 1850 era stato in testa alla classifica ferroviaria con 119 chilometri contro i 115 del Lombardo Veneto, su un totale poi - il che fa risaltare ancora di più il dato - di 371 chilometri di linee. Il Regno Sardo era terzo con 91. Al principio del 1859 invece le posizioni saranno invertite con il Regno Sardo che avrà raggiunto la cifra di 835 chilometri, seguito dal Lombardo Veneto con 656. Il Granducato era ancora fermo a 322. Dal 1850 al 1859 la rete ferroviaria italiana era passata a 2.238 chilometri, sestuplicandosi quindi, e i 2/3 erano nell'Italia del nord. E' interessante notare anche come, nell'arco di tempo che va dal 1844 al 1861, l'anno in cui viene aperto il maggior numero di chilometri di ferrovie sia proprio il 1848, con 72 chilometri contro i 64 del 1849.

Un'attività frenetica

Già nel 1860 il governo provvisorio della Toscana ordinava, a spese dello stato, la costruzione della linea da Grosseto ad Asciano, decretata già in precedenza, ma mai realizzata, ed accordava alla società della Senese l'implorata concessione per la prosecuzione della propria fino a Chiusi. Nel 1859 infatti la ferrovia si era protratta fino a Sinalunga e subito dopo aveva compiuto altri due piccoli passi verso Torrita e Salarco, ognuno di circa sei chilometri. Il governo provvisorio disponeva inoltre la costruzione della litoranea tirrenica da Livorno al Chiarone e del tratto da Cecina a

Volterra. Inoltre indicava nella congiunzione con le linee liguri a Massa l'impegno toscano nella parte settentrionale della regione.
Finalmente anche l'Aretina, concessa e mai cominciata come la Grosseto-Asciano, con l'Unità riprendeva vigore. Nonostante le lunghissime trattative, sfociate in più d'una concessione mai nessuna adeguatamente sfruttata, la linea, che aveva conosciuto anche il tentativo speculativo dei celebri costruttori inglesi Gandell, avrebbe dovuto indirizzarsi verso Roma passando per l'Umbria. I rapporti con il nuovo stato italiano e quello pontificio però non lasciavano presagire un futuro sereno per questa linea. Il 10 febbraio 1861, in seguito alla decadenza dell'ultima concessione leopoldina, la speciale commissione ferroviaria all'interno del governo provvisorio decideva di continuare a spese dello stato i lavori già iniziati, ma progrediti pochissimo. In poco tempo si faceva quello che in molti anni non era risultato possibile. Il 20 settembre 1862 i binari arrivavano a Pontassieve e raggiungevano Montevarchi il 5 aprile 1863. La linea veniva ultimata addirittura il 12 dicembre 1866, quindi con estrema sollecitudine rispetto ai tempi occorsi in epoca leopoldina per ottenere risultati magrissimi. La ferrovia, toccando Perugia e Foligno, a quel punto poteva dirsi virtualmente giunta a Roma. Dalla capitale ad Ancona, via Foligno, la linea era infatti stata aperta nello stesso anno.
Anche sul versante tirrenico la ferrovia avanzava rapidamente. La linea era ritenuta di primaria importanza dai politici italiani, poiché, nella stessa misura della linea che si stava costruendo sulle sponde dell'Adriatico, era considerata il tramite più immediato per l'unione fisica fra il nord e il sud del paese. Nel 1863 i binari da Livorno raggiungevano Follonica, via Collesalvetti - toccata il 20 ottobre 1863 - Vada, Cecina e Follonica, mentre una diramazione da Cecina raggiungeva Saline di Volterra. Da Follonica a Grosseto le corse di prova terminavano il 14 giugno 1864 e da Orbetello alla Nunziatella la ferrovia si snodava dal 3 agosto dello stesso anno. La seconda linea per Roma nasceva praticamente con la saldatura avvenuta il 27 giugno 1867 mediante il tronco Chiarone-Civitavecchia. La linea maremmano-senese progrediva alla stessa velocità. I programmatori ferroviari del giovane Regno intendevano unire il nord con il sud con due linee, una per Arezzo, come era stato negli intendimenti del granduca Leopoldo, e una per Siena. Venne così impresso lo stesso impulso ad entrambe. Torrenieri veniva raggiunta il 14 maggio 1865, il Monte Amiata il 14 agosto 1871 e, Montepescali, sulla Livorno-Roma, il 27 maggio 1872. Finalmente la ferrovia giungerà a Chiusi il 24 luglio 1862.
A nord Pisa veniva unita con Viareggio il 15 aprile 1861 e con Pietrasanta il 12 dicembre dello stesso anno. A Seravezza il treno saliva il 1° febbraio 1862, mentre a Massa giungeva pochi mesi dopo, il 1° novembre 1862 e a Sarzana poi il 15 maggio 1863. Il porto di La Spezia era finalmente agganciato alla linea il 4 agosto 1864, data dalla quale quindi anche Genova era collegata alla rete ferroviaria dell'ex-Granducato.
Anche la Toscana quindi venne convocata al banchetto ferroviario come invitata di rango. Non erano però spariti i vecchi vizi. La costituzione delle Meridionali aveva mostrato come la pratica della speculazione, unita in questo caso a quella della corruzione, fosse stata tutt'altro che bandita dalla regione di Ricasoli. Le grandi costruzioni postunitarie, con il passare egli anni, a loro volta misero in luce chiaramente la mancata sparizione dell'altro pericoloso vizio di fondo, il localismo.
E' stato detto, con enfasi certo ma anche con una buona dose di verità, che dopo il 1865 si aprì l'epoca delle ferrovie elettorali e che l'investimento ferroviario divenne ad esclusiva redditività politica. C'è indubbiamente molta sincerità in una dichiarazione del genere. L'esame delle proposte ferroviarie non disgiunta dalla dinamica elettorale induce molti dubbi, che una più attenta analisi sui personaggi non dissipa, anzi aumenta. Una tale situazione peggiorò sensibilmente con lo spostamento della capitale da Torino a Firenze prima e poi a Roma, con tutto quanto comportò anche a livello ferroviario nelle strategie dei due gruppi, quello piemontese e quello toscano, che si stavano allora contendendo la guida dello stato. Sulle questioni ferroviarie del tempo si riflette lo scontro, che stava avvenendo a livello politico fra i due gruppi. Troppo impegnati a contrastare l'egemonia sabauda, i *leader* toscani perderanno di vista il dettaglio della questione non concedendole l'importanza meritata, lasciandola in pasto alle dispute elettorali e alle promesse di amministratori locali ansiosi di potere.

La transappennina

Tale processo si rese palese negli anni di Firenze capitale, quando certi pudori scomparvero e la lotta venne condotta senza imbarazzi e alla luce del sole. L'intreccio di elettoralismo e localismo trovò però la sua massima consacrazione nella questione della Transappennina. Nel 1864 finalmente la Porrettanna era giunta a destinazione, grazie soprattutto a Jean

Luis Protche e alla macchina idropneumatica per lo scavo di gallerie adottata per la prima volta in occasione del traforo del Fréjus. L'idea poi della galleria elicoidale a Pracchia ha fatto scuola per i progettisti di linee di montagna.
Due anni dopo anche la Roma-Ancona, che tagliava gli Appennini al colle di Fossato, venne completata. Essendo entrambe in costruzione già al momento dell'Unità, uno dei primi pensieri del governo provvisorio era stato rivolto proprio verso l'opportunità di costruire una terza comunicazione a metà strada fra Porretta e Fossato. Il valico si sarebbe scelto, si diceva, sulla base dell'orografia appenninica. In realtà subito si scatenarono le pressioni da ogni parte per imporre ognuno il tracciato preferito. Il patrimonio di cognizioni tecniche acquisite ormai permetteva di oltrepassare gli Appennini quasi in ogni punto, salvo casi di particolare opposizione dei terreni; ma la fantasia localistica dei vari proponenti raramente teneva in conto coscienziosamente le difficoltà geologiche.
A complicare il quadro di una scelta non facile, si erano aggiunti anche i militari, i quali reclamavano una linea con delle caratteristiche tali da prestarsi convenientemente al trasporto di truppe, evitando un'esposizione pericolosa agli attacchi del nemico. La terza linea transappennina avrebbe funzionato, nell'ipotesi militare, da secondo binario rispetto alla Porrettana, liberando il paese dalla paura di un blocco dei collegamenti, che in tempo di guerra poteva rivelarsi esiziale. In questo farsi avanti e contrapporsi di forze disparate vennero rispolverati progetti di ferrovie di scavalcamento già compilati sotto Leopoldo. Fu lo scolopio Giovanni Antonelli, figura di grande prestigio nel panorama scientifico della Toscana ottocentesca e probabilmente il progettista più preparato di ferrovie di montagna, ad indicare due possibilità per oltrepassare l'Appennino, Imola e Faenza. Una terza via, verso gli anni '40, era stata individuata lungo la strada del Muraglione con destinazione Terra del Sole. Il definitivo progetto della Faentina, che fra la valanga di linee proposte, verrà prescelta dal governo alla fine degli anni '70, sarà costruita sulla base della traccia disegnata dall'Antonelli. In molti si adoperarono attivamente per togliere a Firenze il capolinea di questa nuova transappennina, che si stava per varare, trovando naturalmente la città toscana arroccata sulle proprie posizioni. Sottrarre a Firenze la nuova linea-cerniera fra il nord e il sud rappresentava sicuramente un brutto colpo per il capoluogo toscano, ma poteva anche accadere, in quella logica di battaglia di campanili, che già infuriava e che si protrarrà per anni in Italia nel campo delle ferrovie. E così accadde: il primo voto parlamentare indicò lo sbocco meridionale della linea a Pontassieve con la motivazione che bisognava ottenere il collegamento più veloce possibile fra il nord della penisola e la nuova capitale. Divisa in quattro tronchi, la linea, il cui sbocco tornò poi a Firenze, entrò in funzione a distanza di quasi quarant'anni dalla sua ideazione. Il primo tronco, Faenza-Fognano venne aperto il 9 gennaio 1887; l'ultimo, il Marradi-Borgo San Lorenzo, sei anni dopo. Vi era compresa la grande galleria degli Allocchi; complessivamente su tutta la linea le gallerie principali erano otto. Borgo San Lorenzo verrà poi messo in comunicazione con Pontassieve il 30 giugno 1913.

Le ferrovie secondarie

Prima di addivenire alla decisione sulla Faentina e alla sua costruzione di tempo ne passò e gli appetiti elettoralistici ebbero modo di soddisfarsi. Non c'era candidato parlamentare a promettere o addirittura a sostenere anche economicamente degli studi per una linea, facendo del mercanteggiamento dei voti sulla questione ferroviaria una pratica assolutamente comune. Consigli Comunali e Comitati appositamente costituiti lavorarono alacremente quasi sempre senza successo. Specialmente la preparazione della legge del 1879, che aveva il compito di stabilire la rete di ferrovie complementari in tutta la penisola e nella cui previsione rientrò poi la stessa Faentina, provocò una battaglia dai toni spesso accesissimi. La legge aveva il chiaro significato di far recuperare alle ferrovie secondarie il terreno perduto nei primi anni del nuovo Regno, durante i quali le linee principali erano state chiaramente preferite. La comprensione dell'importanza di queste linee di raccordo fu piena, mentre la realizzazione delle molte ferrovie incluse nella legge non fu altrettanto pronta. Dagli anni '70 in poi in Toscana vennero costruite soprattutto linee di questo tipo. Nella legge del 1879, la n. 5002, vennero comprese, oltre alla Faentina, la Piombino-Cornia, la Parma-Spezia, che attraversa un lembo di territorio toscano, la Lucca-Aulla e la Lucca-Viareggio. Alcuni chilometri estremamente importanti invece furono inaugurati in quegli anni a sud. Ricordiamo che ancora il treno sulla Firenze-Roma transitava per Perugia, poiché mancavano i tratti Orvieto-Orte e Terontola-Chiusi. Tra Orvieto e Orte la linea entrò in servizio il 10 marzo 1874; il braccio fra Terontola e Chiusi invece venne aperto il 15 novembre 1875. Si trattava di un tratto cruciale per il sistema delle ferrovie toscane, poiché univa le due ferrovie, l'aretina e la senese, che andavano verso Roma, diminuendo

sensibilmente la distanza e i tempi.
Durante gli anni '70 vennero realizzate anche alcune ferrovie industriali: cinque linee fra il 1872 e il 1877, della lunghezza complessiva di 51.303 chilometri. La prima fu aperta il 25 aprile 1872; si trattava di una ferrovia esercitata con locomotive e serviva alla miniera di torba di Monterufoli presso Pisa. Fra il 1873 e il 1875 entrarono in servizio altre due linee dalle caratteristiche simili, una a Piombino e l'altra a Vada, entrambe esercitate con forza animale. La linea marmifera dalle cave di marmo di Carrara ad Avenza risale invece al 10 settembre 1876. L'ultima di questa piccola serie fu nel 1877 la linea da Murlo a Monte Antico per le ligniti della miniera di Murlo. Analoga era la funzione della linea privata costruita per il trasporto delle merci da Giuncarico a Montemassi, realizzata nel 1893 dalla Società Anonima Stabilimento Metallurgico di Piombino.
Al 1880 la Toscana aveva toccato quota 918 chilometri, fra linee in esercizio e in costruzione, cui andavano aggiunti altri 222 chilometri di linee già decretate, per un totale di 1.140 chilometri, che le permettevano di occupare una posizione di tutto rispetto dopo il Piemonte, la Lombardia e la Sicilia e poco prima del Veneto. La rete ferroviaria secondaria si estendeva con una fitta ramificazione, senza i trionfalismi del periodo "eroico", ma non con minore efficacia.
Con la fine del secolo vedeva la luce un altro gruppo di piccole linee, oltre alla Faentina già trattata. Fra queste la Poggibonsi-Colle Valdelsa, inaugurata il 29 marzo 1885. Esempio di trasporto integrato, che stava incontrando sempre più successo, all'apertura della breve linea veniva istituito un servizio di diligenze fra Colle e Volterra. Di rilevanza meno strettamente locale era l'Arezzo-Fossato, concepita con lo scopo di aumentare le comunicazioni ai piedi dell'Appennino. Il primo tratto di questa linea, il Città di Castello-Fossato, venne aperto il 5 aprile 1886, il secondo, che andava da Città di Castello ad Anghiari, il 1° maggio dello stesso anno, mentre il 16 agosto sempre del 1886 la ferrovia raggiungeva Arezzo. La media, a cui veniva coperto l'intero tragitto, era di soli 20 chilometri all'ora, a causa delle notevoli pendenze e dello scartamento ridotto. Poco tempo più tardi, nel 1888, Arezzo veniva collegata anche con Stia. Per anni, ma inutilmente, la congiunzione con Borgo San Lorenzo è stata richiesta con energia; avrebbe avvicinato Mugello e Casentino, zone non particolarmente favorite dalle comunicazioni.
Sul versante tirrenico ricordiamo che dal 21 dicembre 1890 si poteva andare da Lucca a Viareggio, il primo tratto della Lucca-Aulla, data in concessione nel 1886 alla Società Italiana delle Strade Ferrate del Mediterraneo. Nel 1892 invece veniva concessa la Sant'Ellero-Saltino, ferrovia tipicamente turistica, che si snodava nella foresta di Vallombrosa. Pure nel 1892 venivano aperte al traffico la Piombino-Campiglia Marittima, la Lucca-Ponte a Moriano e il raccordo Rifredi-Campo di Marte, di fondamentale importanza per la gestione merci della stazione di Firenze. Nel 1898 la Lucca-Aulla arrivava a Borgo a Mozzano e l'anno dopo a Bagni di Lucca. La prima ferrovia in Toscana del nuovo secolo fu la Massa Marittima-Follonica porto, aperta nel 1902. Tre anni dopo avveniva la nazionalizzazione della rete. Alcune di queste ferrovie minori, ma a scartamento normale, vennero lasciate in esercizio all'industria privata: la marmifera di Carrara, la Poggibonsi-Colle Valdelsa, l'Arezzo-Stia, la Massa Marittima-Follonica porto, la Sant' Ellero-Saltino e l'Arezzo-Fossato.
Con la fine del secolo, anche per la Toscana l'epoca delle ferrovie cominciava ad avviarsi sulla strada del tramonto. Come nelle altre regioni italiane, il protagonista del nuovo secolo sarebbe stato il motore.

Bibliografia di riferimento

E. Guidi, *Le ferrovie toscane dal 1849 al 1859*, in "Rassegna Storica Toscana", 1956, fasc. I-II, pp. 141-155

C. Corsini, *Il primo progetto di strada ferrata in Toscana: la Firenze-Empoli-Pisa-Livorno*, in "Miscellanea storica della Valdelsa", 1961, 1-2, pp. 66-85

P.L. Landi, *Intorno a un progetto di strada ferrata da Livorno a Genova (1856-1857)*, in "Nuova rivista storica", 1972, fasc. III-IV, pp. 376-388

P.L. Landi, *La Leopolda. La ferrovia Firenze-Livorno e le sue vicende (1825-1860)*, Pisa, Pacini, 1974

G. Catoni, *Un treno per Siena. La strada ferrata centrale toscana dal 1844 al 1865*, Siena, Industrie grafiche Pistolesi, 1981

I. Lombardi, *La strada ferrata Lucca-Pisa*, in "Rivista di archeologia storia costume", 1981, gennaio-marzo, pp. 33-58

A. Cardini, *Strade ferrate e Risorgimento: il caso senese (1844-1865)*, in "Bullettino senese di storia patria", 1983, pp. 263-266

A. Giuntini, *I giganti della montagna. Storia della ferrovia Direttissima Bologna-Firenze (1845-1934)*, Firenze, Olschki, 1984

A. Giuntini, *I progetti ferroviari di comunicazione fra la Romagna e la Toscana: rassegna e note critiche*, in "Studi romagnoli", 1984, pp.

A. Giuntini, *Alle origini del sistema ferroviario toscano: la Maria Antonia, la prima ferrovia pratese*, in "Prato storia e arte", 1985, pp.

A. Giuntini, *Speculazione e strade ferrate nella Toscana granducale: il caso della Ferdinanda Maremmana (1845-1847)*, in "Bollettino della Società Storica Maremmana", 1985, pp.

Gruppo di studi Alta Valle del Reno, *La ferrovia transappennina. Il collegamento nord-sud attraverso la montagna bolognese e pistoiese (1842-1934)*, Porretta Terme, 1985

P. Cioni, *La ferrovia e le stazioni*, in *Il disegno della città. L'urbanistica a Firenze nell'Ottocento e nel Novecento*, Firenze, Alinea, 1986, pp. 131-147

A. Giuntini, *Jean Luis Protche, ingegnere ferroviario lorenese in Italia. Un breve profilo biografico (1818-1886)*, in "Il Carrobbio", 1987, pp.

A. Giuntini, *Treni nel verde. Strade ferrate in Toscana dalle origini ad oggi*, Firenze, Alinari, 1987

A. Giuntini, *Un imprenditore fuori della norma nella Toscana granducale: Tommaso Cini. Alcune note biografiche (1812-1852)*, in "Rassegna storica toscana", 1987

F. Quinterio, *Viabilità e sviluppo urbano attorno alle stazioni di Firenze, dal Granducato al Regno d'Italia (1845-1870), Firenze nel periodo della Restaurazione: allargamenti stradali e nuovi quartieri*, a cura di G. Fanelli, supplemento di "Storia dell'Urbanistica", 1987, gennaio-giugno, pp. 90-131

P.L. Landi, *Aspetti economici della Società anonima della strada ferrata Empoli-Siena o Centrale Toscana fino al 1859*, Siena, Università degli Studi, 1988

D. Barsanti, *Le ferrovie nella Toscana lorenese: considerazioni a margine di un annoso dibattito storiografico*, in *La Toscana dei Lorena. Riforme, territorio, società. Atti del Convegno di studi (Grosseto, 27-29 novembre 1987)*, a cura di Z. Ciuffoletti e L. Rombai, Firenze, Olschki, 1989, pp. 491-513

A. Giuntini, *Capitali, capitalisti e tecnici nelle ferrovie italiane. Un caso di studio nella Toscana granducale: la Maria Antonia (1845-1851)*, in *La questione ferroviaria nella storia d'Italia. Problemi economici sociali politici e urbanistici. Atti del convegno nazionale di studi storici organizzato dal Comune di Rieti dal 24 al 26 gennaio 1986*, a cura di R. Lorenzetti, Roma, Editori Riuniti, 1989, pp.

A. Giuntini, *Le comunicazioni stradali e ferroviarie*, in *Prato. Storia di una città*, vol. III, a cura di G. Mori, Firenze, Le Monnier, 1989, pp.

A. Giuntini, *La grande illusione. La scoperta del carbon fossile nella Toscana della prima metà dell'Ottocento*, in "Ricerche storiche", 1989, pp.

A. Giuntini, *Pistoia e la politica ferroviaria granducale*, in *Il territorio pistoiese e i Lorena tra 700 e 800: viabilità e bonifiche*, a cura di I. Tognarini, Napoli, Esi, 1990, pp.

A. Giuntini, *Leopoldo e il treno. Le ferrovie nel Granducato di Toscana (1824-1861)*, Napoli, Esi, 1991

S. Maggi, *Dalla città allo stato nazionale. Ferrovie e modernizzazione a Siena tra Risorgimento e Fascismo*, Milano, Giuffré, 1994

A. Giuntini, *Il Granduca il Valdarno e il treno. Per i centocinquanta anni della ferrovia a San Miniato*, Pisa, Pacini editore, 1997

In treno a Firenze. Stazioni e strade ferrate nella Toscana di Leopoldo II, a cura di A. Bellinazzi e A. Giuntini, Firenze, Edizioni Polistampa, 1998

A. Giuntini, *Trasporti e comunicazioni*, in *Storia della civiltà toscana. L'Ottocento*, a cura di L. Lotti, Firenze, Le Monnier, 1999, pp.

A. Giuntini, *Vie di comunicazione e commerci in Toscana fra '700 e '800. Le fattorie dell'Ordine di Santo Stefano nella Valdichiana*, in *Atti del convegno L'Ordine di Santo Stefano e l'amministrazione delle sue fattorie (Pisa, 14-15 maggio 1999)*, Pisa, Edizioni ETS, 1999, pp.

A. Giuntini, *Soltanto per denaro. La vita gli affari la ricchezza di Emanuele Fenzi negoziante banchiere fiorentino nel Granducato di Toscana (1784-1875)*, Firenze, Polistampa, 2002

Giuseppe Guanci
Architetto

I protagonisti della metallurgia ottocentesca sulla Montagna Pistoiese e la fonderia di rame de La Briglia in Val di Bisenzio

La storia della grande fonderia di rame de la Briglia in Val di Bisenzio è in parte legata alle sorti della metallurgia sulla Montagna Pistoiese, o comunque ad alcuni dei suoi personaggi. Qui infatti esisteva già una lunga tradizione connessa alla lavorazione del ferro, la cui trattazione non entra nell'economia di questo saggio, ma tanto basta per accennare che proprio una di queste ferriere, posta a S. Marcello Pistoiese, fu certamente gestita per un certo periodo dal pratese Gaetano Magnolfi.[1] Questi non era nuovo a tale tipo di attività in quanto già precedentemente era stato protagonista della trasformazione della ramiera di Gabolana nella Val di Bisenzio in ferriera (in società con Ranieri Buonamici)[2]. Ed è sempre lo stesso che rappresenta il trait-d'union con quella ricca imprenditoria inglese presente al tempo in Toscana, che sempre più sembra interessata all'estrazione e trasformazione degli abbondanti minerali presenti nel Granducato. Quando infatti la società anglo-italiana composta dai fratelli Orazio e Alfredo Hall[3], Francesco Giuseppe Sloane[4] e Pietro Igino Coppi, trasformano la vecchia cartiera de la Briglia in fonderia di rame, egli ne risulta il direttore.
Il riadattamento a fonderia dello stabilimento, probabilmente per le sue competenze nel settore, venne invece affidato ad un eclettico personaggio di San Marcello Pistoiese: Tommaso Cini. Che questi avesse un forte interesse per la metallurgia lo dimostra anche il suo tentativo di entrare in possesso di alcune ferriere pistoiesi, in seguito alla decisione governativa di allivellare ai privati le ferriere pistoiesi appartenenti alla Magona.[5]

Il Cini, del resto, intreccia anche altri rapporti d'affari con alcuni di questi personaggi come attesta la presenza di Sloane nella compagine sociale della "Società Cartaria", fondata nel 1839 per la gestione di una cartiera posseduta dal 1822 dalla sua famiglia in località la Lima, e delle due cartiere sul Limestre[6], e per il quale, nel 1848, curerà inoltre la ristrutturazione della villa medicea di Careggi[7]. Mentre i suoi interessi in campo ferroviario lo avvicineranno ad un altro dei proprietari della fonderia de La Briglia: Pietro Igino Coppi, che infatti nel 1845 troviamo nel Consiglio d'Amministrazione per la costruzione della strada ferrata da Pistoia a Porretta.[8] Saranno infine proprio gl'interessi in campo ferroviario del Coppi a costituire anche l'anello di congiunzione con Gaetano Magnolfi, al quale nell'aprile del 1845 si rivolge come "amico" affinché cerchi di ottenere da Granduca Leopoldo II, di cui evidentemente gode la stima, la concessione di costruire la strada ferrata da Firenze a Pistoia e passante da Prato per conto di una società italo–inglese da lui rappresentata[9], in concorrenza con altri venti gruppi. In cambio di quest'intercessione gli offre i fondi necessari a perpetuare l'esistenza dell'orfanotrofio della Pietà[10].
Tornando alla figura del Cini vediamo come egli incise profondamente sull'assetto sia architettonico che tecnologico della fonderia pratese[11], almeno nella sua prima fase di trasformazione. Per quanto concerne il primo aspetto, è senz'altro da ascrivere allo stesso l'indulgenza ad un certo classicismo stilistico con cui affronta le nuove costruzioni o il restyling di quelle preesistenti, anche ove questo risulta in un certo modo eccessivo per alcuni funzioni, come nel caso dell'ampio porticato per lo stoccaggio della legna, connotato dalla presenza di tre costruzioni con timpano in un rigido impianto simmetrico. Lo stesso tema dello pseudo-tempietto è utilizzato negli stessi anni dal Cini, anche nella trasformazione delle due cartiere di Limestre in fabbrica di panni feltro e nel 1851 nella fonderia realizzata per la Società proprietaria delle Miniere delle Capanne Vecchie presso Massa Marittima, ove introdusse per la prima volta una macchina a vapore detta a disco[12]. Tale atteggiamento progettuale è probabilmente da far risalire al periodo della sua formazione universitaria a Pisa, ove aveva seguito oltre che a corsi di fisica e chimica, anche quelli tenuti dal Prof. Alessandro Gherardesca, che dal 1827 al 1852 è "Maestro di Geometria Pratica, Architettura Civile e Prospettiva" presso l'Accademia di Belle Arti di Pisa[13]. Fu proprio durante la frequentazione di questi corsi che il Cini s'innamorò dello stile classico, di cui il suo insegnante era convinto assertore[14].
Per quanto concerne invece l'assetto di quello che ormai andava conformandosi come un vero e proprio villaggio industriale, ancora una volta merita soffermarsi sul fatto come lo stesso Cini dopo aver a lungo viaggiato in Europa, direttamente o mutuando dalle esperienze dei viaggi fatti dal fratello Bartolomeo, prende atto delle condizioni della classe operaia nelle industrie, ed entra in contatto con il contemporaneo pensiero utopico[15].
Tali esperienze vengono messe direttamente in pratica nella grande "Cartiera della Lima" che nel 1822 costruisce a Piteglio[16]. Tale stabilimento vede una rapida evoluzione, probabilmente negli stessi anni in cui Tommaso è impegnato nei lavori della Briglia, se pochi anni dopo, nel 1852, Rinaldo Ruschi in una memoria presentata all'Accademia dei Georgofili ne parla con toni tanto entusiastici: "*Appena passato il cancello d'ingresso, sembra di trovarsi piuttosto in un paese, che in un luogo destinato semplicemente ad una sola manifattura*"[17]. Agli inizi del novecento si è ormai consolidato una sorta di vero e proprio villaggio operaio, ove sono presenti oltre alle

[1] S. CECCATELLI, *Gaetano Magnolfi, l'amico degli operai e padre degli orfani*, Prato 1900, p. 121

[2] L. CANGIOLI, A. MARCHI, *Due storie parallele: le fonderie di rame di Gabolana e della Briglia*, in Prato storia e arte n° 68, p.56, ed anche in G. BOWRING, *Statistica della Toscana, di Lucca degli Stati Pontifici e Lombardo-Veneti e specialmente delle loro relazioni commerciali. Rapporto di Giovanni Bowring, Londra 1838, p. 34*

[3] I fratelli Hall erano figli del pastore protestante Thomas Hall che risiedeva a Livorno e di Marianna Kleiber, sorella del famoso Sebastiano.

[4] Sloane era un geologo, e che giunge a Firenze nel 1824 a seguito del Conte Dimitrius Petrovich Bouturline, famoso bibliofilo russo.

[5] A. GIUNTINI, *Un imprenditore fuori della norma nella Toscana Granducale: Tommaso Cini. Alcune note biografiche (1812-1852),* in Rassegna storica toscana, n.2, Firenze 1987, p. 160

[6] G. BAGLIERI, A. OTTANELLI, *IL sito industriale del Ponte del Limestr. Dai Cini alla SMI a villaggiodi cura per bambini,* Atti del Congresso Ticcih 2006.

[7] A. GIUNT NI, *Un imprenditore fuori della norma nella Toscana Granducale: Tommaso Cini. Alcune note biografiche (1812-1852),* in Rassegna storica toscana, n.2, Firenze 1987, ed. Olschki, p. 152.

[8] Ibidem, p. 167

[9] Il 4 giugno 1845, mentre alla Briglia si procede alla costruzione dei forni, in seguito al consenso del Granduca, nello studio del Dott. Antonio del fu Francesco Salesio Paghi Radicchi, Notaro regio a Firenze si firmava il contratto per la concessione della strada ferrata Maria Antonia alla società composta da Gaetano Magnolfi direttore de R. orfanatrofio di Prato, Pietro Igino

case per gli operai e gli impiegati, la chiesa ed una caffè, ma anche istituzioni di carattere sociale come la fondazione di un asilo, una scuola elementare ed una scuola di musica per operai[18]. Tuttavia le esperienze del progettista non sarebbero state sufficienti alla nascita di un tessuto, oltre che urbanistico, anche sociale del villaggio, se non vi fosse stata una perfetta convergenza d'intenti con i proprietari, i quali a Montecatini Val di Cecina possedevano una miniera cuprifera da cui estraevano il minerale trattato nell'impianto de La Briglia. In questa miniera detta "di Caporciano", avevano infatti istituito alcune provvidenze a favore degli operai[19] come la "Cassa di Beneficenza", formata con il prelevamento dello 0,50% sui prodotti della miniera nel corso dell'anno, e con le eventuali penali, per aiutare gli operai in caso di malattia causata dal lavoro in miniera, o in ogni caso per malattie naturali per le famiglie più bisognose o più meritevoli. La stessa cassa era utilizzata per pagare il medico e i medicinali occorrenti a qualunque operaio della miniera. Venne inoltre istituito un deposito a risparmio forzato per i ragazzi, i quali venivano depositati a loro credito presso la Cassa centrale di risparmio di Firenze, ed in seguito presso la Cassa di risparmio di Volterra. Tuttavia i proprietari intervennero anche direttamente doti annuali concesse alle figlie o alle sorelle degli operai, la cui assegnazione avveniva mediante estrazione nel giorno della festa annuale di Santa Barbara[20]. Ma l'istituzione che più colpisce per la sua precocità su analoghe esperienze è senz'altro la costituzione, nel 1844, della scuola gratuita per fanciulli dagli otto ai tredici anni, figli di minatori e di coloro che erano impiegati presso la miniera ove s'insegnava a leggere, scrivere, l'aritmetica e il disegno lineare, e per coloro che ne erano dotati, anche il canto.

Per quanto concerne l'aspetto tecnologico, abbiamo già evidenziato come il Cini, animato dall'interesse attorno la metallurgia, andasse maturando una forte competenza nel settore anche attraendo attorno a se personaggi assai esperti come il meccanico modenese Giuliano Orlandini[21], portato alla Briglia dallo stesso Tommaso, in qualità di consulente, e che alla morte dello stesso, gli subentrerà in tutte le fasi dell'esecuzione meccanica, e anche in quella architettonica[22]. Competenza del Cini testimoniata anche dal fatto che alcuni anni dopo sarà egli stesso estensore di un trattato sulla lavorazione del ferro[23], per tanti versi affine a quella del rame.

Non entriamo, infine, nello specifico della vicenda della fonderia de La Briglia affrontata in dettaglio in un volume dallo stesso autore[24], volendo in questo saggio unicamente evidenziare i rapporti tra i personaggi che la animarono con quelli protagonisti di vicende industriali che interessarono la montagna pistoiese, ma in senso più ampio anche tutta la Toscana, in una fitta, e talvolta intricatissima rete di rapporti di amicizia, di interessi e di parentele.

Coppi, Orazio Hall in proprio e per conto del fratello Alfredo, Francesco Giuseppe Sloane, Dott. Raimondo Meconi, Giuseppe Vai, e per la Soc. italo-austriaca sig. Ralph Bonfil che diverrà in seguito "Società anonima della strada ferrata Maria Antonia da Firenze a Pistoia per Prato" composta dallo stesso Magnolfi (presidente), Filippo Corridi (vicepresidente), Ralph Bonfil, Pietro Igino Coppi, Orazio Hall, Francesco Giuseppe Sloane, Raimondo Meconi, Cesare Lampronti, Giuseppe Vaj (consiglieri).

[10] Il Magnolfi, figlio di un falegname pratese, oltre ad interessarsi di innumerevoli attività imprenditoriali, ebbe il merito di fondare un orfanotrofio maschile, in cui si propose, oltre che accogliere i poveri orfanelli, anche di dargli un mestiere, per cui inserì nell' Orfanotrofio della Pietà, numerosi laboratori gestiti da valenti artigiani pratesi, cfr. R. PAPI, *Gaetano Magnolfi e l'orfanotrofio tecnologico,* Prato 1967.

[11] Fino al 1949 il Comune di Vaiano, ove si trova la frazione de La Briglia, faceva parte del Comune di Prato.

[12] G. ARCANGELI, *Necrologia dell'Ingegnere Tommaso Cini di S. Marcello*, op. cit. , p. 10.

[13] C. CRESTI, L. ZANGHERI, *Architetti e Ingegneri nella Toscana dell'Ottocento,* Firenze 1978, pp.112-113

[14] A.C., Famiglia B V, n. 29

[15] A questo proposito si trovano nell'archivio Cini, numerose memorie manoscritte sulla questione, e nella sua biblioteca troviamo anche una copia del famoso "*Traitè de l'association domestique-agricole"* di Fourier

[16] R. SABBATINI, *Di bianco lin candida prole....* op. cit., ed. Franco Angeli, p. 353

[17] riportato in M. PICCARDI, *La cartiera de La Briglia ...,* op. cit., p. 247.

[18] L. DAL PANE, Industria e commercio nel Granducato di Toscana nell'età del Risorgimento, op. cit. p.239, ed anche in R. SABBATINI, Di bianco lin candida prole..., op. cit. p. 353

[19] GRABERG DA HEMSÖ, Cenni storici, iponomici, e statistici sulla Miniera di rame, ..., op. cit. pp. 259-262

[20] Santa protettrice dei minatori

[21] L. MAINI,Tommaso Cini, in "L'indicatore Modenese", anno 2°, 17 luglio 1852, p. 230

[22] G. ARCANGELI, Necrologia dell'Ingegnere Tommaso Cini di S. Marcello, Firenze 1852, Società Tipografica sulle logge del Grano, p.22

[23] T. CINI, *Del modo di migliorare l'arte del ferro in Toscana,* Firenze, 1849.

[24] G. GUANCI, *La Briglia in Val di Bisenzio. Tre secoli i storia tra carta rame e lana.*

Laura Savelli
Università di Pisa

La Società Metallurgica Italiana: industria e manodopera sulla montagna pistoiese

La Società Metallurgica italiana e gli impianti di Limestre e Mammiano

Nel 1899 la Società Metallurgica Italiana acquista dai fratelli Ferdinando e Cipriano Turri il laminatoio di Mammiano e gli edifici annessi, e la fonderia, con annessa fabbrica di spilli, di Limestre. La Società Metallurgica Italiana, azienda produttrice di semilavorati e lavorati in rame e sue leghe, era nata ufficialmente a Roma il 14 aprile 1886, nella sede della Banca Industriale e Commerciale, che assumeva 1.800 azioni, la quota più alta dopo quella della principale azionista, la Società Industriale e Commerciale dei Metalli di Parigi, ispiratrice e promotrice, con la proprietà di 2.067 titoli, della nascita di questa *consorella* italiana. Il capitale iniziale è di sei milioni, costituito da 12.000 azioni del valore di 500 lire ciascuna. Presidente è eletto Alessandro Centurini, che già presiede il Consiglio d'Amministrazione della Banca Industriale e Commerciale, e che sottoscrive 850 azioni.[1]

Nel 1887 la Smi apriva a Livorno, nella zona industriale di Torretta, uno stabilimento per la produzione e la lavorazione del rame. Livorno era stata scelta in quanto località "centrale riguardo alle miniere e comoda per l'approvvigionamento di combustibile"; ovverosia per la sua vicinanza alle miniere di rame toscane, ubicate nelle province di Pisa e Grosseto, ed ai giacimenti di lignite del Valdarno Superiore, che avrebbero fornito una discreta riserva di carburante.[2] L'impianto disponeva di una fonderia, dove si estraeva il rame dal minerale e dai rottami e si preparavano le leghe di metallo in pani, di un laminatoio, nel quale si producevano lastre in rame e sue leghe, e di una trafileria per la lavorazione di tubi, verghe e filo.[3] Nell'impianto erano in funzione diverse officine, per la manutenzione e riparazione dei macchinari. La produzione spaziava dal minerale in *rosette* ai prodotti finiti in rame, ottone, bronzo e maillechort. Inoltre, fin dagli esordi dello stabilimento, l'azienda si propone di impiantarvi "sezioni speciali per la fabbricazione di "istrumenti da guerra, come cartucce per cannoni a tiro rapido, cerchi per obici, obici in acciaio".[4]

Al settore del rame, in quegli anni, si aprivano ampie prospettive d'espansione; a questo metallo, ottimo conduttore di calore ed elettricità, si offrivano nuove applicazioni, soprattutto nel campo dell'elettricità e delle comunicazioni telegrafiche e telefoniche.[5] Nel 1891, la produzione complessiva dello stabilimento aveva raggiunto le 2.840 tonnellate, per un valore di lire 5.307.808; in altre parole, aveva coperto quasi la metà, per quantità e valore, della produzione nazionale, che era stata di 5.977 tonnellate, pari a lire 11.216.143, collocandosi in questo modo al primo posto tra gli impianti italiani.[6] Con 476 unità di personale occupate, si confermava anche sotto quest'aspetto il maggiore impianto del settore, che impiegava complessivamente 1278 persone.[7]

Nel 1886 la Smi assume l'affitto di uno stabilimento a Dervio, località sul lago di Como, destinato alla lavorazione di "metalli vari"; nel 1898 ne decide l'acquisto, in considerazione dei suoi buoni rendimenti.[8] Sarà venduto nel 1903, poiché le sue dimensioni e potenzialità produttive appaiono ormai troppo limitate.

Dal punto di vista finanziario gli esordi della Smi non sono molto brillanti. Fortemente dipendente dal credito bancario, l'azienda è coinvolta nel crac della Banca romana, tanto che nel 1893 il capitale viene ridotto a tre milioni.[9] La situazione migliora negli anni successivi, e nel triennio 1895-'97 la società ha un vero e proprio decollo, grazie soprattutto all'aumento delle vendite, sia per la domanda statale, sia per quella dei privati. In crescita è la richiesta di prodotti da parte dei ministeri della Guerra, della Marina e delle Poste e Telegrafi. Buoni clienti sono anche le principali strade ferrate italiane, numerose ferrovie secondarie e tramvie, cantieri navali e ditte di costruzioni meccaniche. In costante aumento è la richiesta di filo proveniente dal settore elettrico e dalle comunicazioni telegrafiche e telefoniche.

Nel 1899, il Consiglio d'Amministrazione aumenta il capitale a cinque milioni; a giustificare l'operazione viene addotto il continuo incremento della produzione, che rende necessari maggiori rifornimenti di rame.[10] Nello stesso anno, il Consiglio decide l'acquisto degli stabilimenti di Limestre e Mammiano. Per l'acquisto vengono pagate ai fratelli Turri 2.501.904,5 lire, in parte in contanti e in parte in azioni della Smi medesima.[11]

Lo stabilimento di Mammiano Basso faceva parte di un complesso siderurgico, aperto nel 1704, e composto di tre ferriere, due *distendini*, un palazzo per gli uffici e fabbricati minori. In origine appartenente alla Magona granducale, nel corso dell'800 aveva conosciuto diversi passaggi di proprietà. Nel 1893 La Società Anonima delle Ferriere Italiane, proprietaria anche delle ferriere del Valdarno, ne affida la gestione ai fratelli Cipriano e Ferdinando Turri, che lo acquistano l'anno dopo e trasformano la *ferriera di mezzo* in laminatoio per la produzione di fogli in rame, ottone, nickel e alluminio.[12]

L'impianto di Limestre, aveva subito, nel corso dell'800, frequenti trasformazioni della sua destinazione produttiva: cartiera, fabbrica di panni in feltri, e successivamente di panni in lana. Nel 1884 viene adibito a fabbrica di spilli, chiodi e bottoni in ottone dalla ditta C.Turri e Ponsard. Nel 1886 Felice Ponsard vende ai fratelli Cipriano

e Ferdinando Turri la sua parte di proprietà; questi, due anni dopo, aprono, a fianco dello stabilimento, un'officina "per l'affinazione del rame in rosette e pel trattamento dei cementi in rame e delle scorie d'affinazione, per la fusione dell'ottone e per la lavorazione del rame e dell'ottone", con produzione di verghe e fogli e in rame ed ottone, e di filo di rame. Nel 1899 lo stabilimento è composto da tre parti: la fonderia, la trafileria, dove si preparano barre, tubi, e filo in rame ed ottone, e la fabbrica di minuterie metalliche, dove si producono bottoni a pressione, spilli e spille di sicurezza, ribattini e riparelle, chiodi, punte d'ottone per calzature e per tappezzieri, occhielli, ferma-campioni, agrafes e uncinelli di vari tipi. L'officina disponeva di un motore idraulico di 59 cavalli, e dal 1895 di un motore a vapore, della potenza di 60 cavalli.[13]

L'impianto di Limestre raggiunge fin dagli esordi buoni rendimenti: la sua produzione nel 1891, con 337 tonnellate, era di gran lunga inferiore a quella dell'impianto di Livorno, alla testa della produzione nazionale, con 2824 tonnellate, ma si collocava al quarto posto tra le undici officine italiane per la lavorazione del rame e delle sue leghe.[14] Notevole è la crescita degli occupati: nel 1892 nella fonderia lavorano trentotto operai maschi adulti, mentre nella fabbrica di spilli sono occupate ventidue donne e sei fanciulle; nel 1898 il personale raggiunge le 300 unità. Nello stesso anno, l'impianto di Mammiano occupa circa 200 persone, uomini e ragazzi.

I due stabilimenti disponevano di una produzione e di un mercato già avviati; e presentavano varie condizioni favorevoli, che facevano sperare in ulteriore aumento dei profitti. Tra queste condizioni vi era la vicinanza agli estesi boschi dell'Alta Val di Lima, che davano il combustile, ed ai torrenti Limestre e Verdiana, affluenti della Lima, che fornivano la forza motrice per azionare i macchinari. I due corsi d'acqua azionavano al laminatoio di Mammiano una grossa turbina capace di far funzionare i macchinari e i laminatoi dello stabilimento; alla bontà dell'acqua usata per i lavaggi era attribuita la particolare lucentezza e resistenza dei fogli in rame, ottone, nickel e alluminio prodotti a Mammiano.

Lo stabilimento di Limestre, invece, era afflitto da una scarsa disponibilità di forza motrice, poiché il torrente Limestre, da cui veniva tratta l'energia necessaria ad azionare le macchine, andava in secca durante la stagione estiva. Dopo l'acquisto degli stabilimenti da parte della Società metallurgica, si procede ad ulteriori miglioramenti degli impianti. Soprattutto s'interviene sulla fornitura d'elettricità per lo stabilimento di Limestre: all'energia prodotta da due turbine idrauliche e da un motore a vapore si aggiunge quella ricavata dalla forza idraulica esistente a Mammiano.[15]

Nel 1909, gli stabilimenti di *Limestre* e *Mammiano,* con 400 operai, 300 HP di forza idraulica e 250 HP a vapore di riserva, hanno un'ampia fonderia a crogiuoli, per la produzione delle leghe di rame (ottone, maillechort, bronzo, packfong, alpacca, similoro, ecc.). Vi sono 11 treni laminatoi, diverse trafile e tutto un macchinario completo per la lavorazione di queste leghe e la produzione di lamiere speciali in ottone per la fabbricazione di bossoli di cartucce, lamiere speciali in bandelle di maillechort per involucri da pallottole, barre variamente profilate, fili di ottone, di rame, di alluminio, fili capillari e articoli minuti diversi di mercerie.[16]

La vicinanza tra i due stabilimenti consentiva una divisione del lavoro tra loro, mantenendo bassi i costi di trasporto. I materiali si muovevano tra i due impianti: il minerale in pani veniva trasportato dalla fonderia di Limestre a Mammiano, e qui era ridotto in fogli di rame, ottone ed altre leghe. Una parte dei fogli e delle lastre prodotte a Mammiano prendeva la via del mercato, e una parte tornava all'impianto di Limestre, per essere trasformata in spilli, bottoni e occhielli da scarpe, chiodi e gangheri, fili e verghe. Nel corso della prima guerra mondiale, per rendere più veloci i trasporti tra i due impianti, venne costruita una funivia a carriole che scorreva sopra il torrente Limestre.[17]

Dal punto di vista delle comunicazioni, discreti erano i collegamenti stradali, in quanto Limestre si trovava sulla via Ximeniana, e Mammiano nelle sue vicinanze. Insufficienti, invece, quelli ferroviari; particolarmente penalizzato era lo stabilimento di Mammiano. La stazione più vicina era quella di Pracchia, sulla linea Porrettana, che univa, passando per Pistoia, Firenze a Bologna. I trasporti di materiali, da e per la stazione di Pracchia, avvenivano tramite barrocci, e, dal 1907, con alcuni piccoli camion di fabbricazione tedesca acquistati dalla Metallurgica.[18]

La Smi, e Orlando in prima persona, appoggiano i progetti di una ferrovia Livorno-Modena, il cui tracciato dovrebbe passare per la Valle della Lima. Una proposta in tal senso era stata già presentato dalla Società delle ferriere negli anni 80 dell'800; di nuovo se ne parla nel 1908, in corrispondenza all'elaborazione, da parte del governo, di un piano d'incremento delle linee ferroviarie,[19] e, ancora, nel 1911, in occasione dell'apertura del nuovo stabilimento della Smi a Campo Tizzoro.[20] In questa circostanza viene proposto l'impianto di una tramvia elettrica tra Pracchia e Mammiano, ma nemmeno questa prospettiva si realizza. Nel 1915, per sopperire alle

aumentate esigenze di trasporto di materie prime e prodotti finiti, la Smi costruisce una ferrovia, per suo uso esclusivo, a scartamento ridotto e con trazione a vapore, che collega lo stabilimento di Campo Tizzoro alla stazione di Pracchia.[21] L'anno successivo, la Metallurgica promuove la creazione di una società per la costruzione e l'esercizio di una ferrovia tra Pracchia e Mammiano.
La fame di lavoro della popolazione e la distanza dai centri urbani facevano sperare nella tranquillità dei rapporti industriali e nella docilità della manodopera, mentre le maestranze livornesi si caratterizzavano sempre più per una notevole combattività.[22] D'altra parte la zona offriva manodopera specializzata di buon livello, preparata dalle ferriere, il cui numero e la cui rilevanza economica si erano andati sempre più riducendo: nel 1895 la Camera di Commercio di Firenze segnalava un'unica ferriera di qualche rilievo, quella del Sestaione, che impiegava quindici uomini adulti e quattro ragazzi sotto i quindici anni, con una media di centocinquanta giornate di lavoro l'anno; officine minori per la lavorazione del ferro erano ubicate nella stessa Mammiano, a Cutigliano e a Maresca. Nel 1904 delle sei ferriere presenti in zona, solo quelle di San Marcello e Maresca occupavano almeno dieci operai. Dalla lavorazione del ferro arrivavano alla Metallurgica fonditori e laminatori, *grattin*i e fuochisti, preparati questi ultimi anche dal mestiere di carbonaio.
L'amministrato delegato Lorenzo Parodi ha sostenuto fortemente l'acquisto di Limestre e Mammiano, ritenuto opportuno per la convenienza del prezzo, e per la possibilità che offre di "eliminare la concorrenza".[23] Tuttavia, l'operazione suscita le proteste degli azionisti, all'assemblea del 15 marzo 1900; questi portano come motivo del loro dissenso, oltre alla difficile situazione debitoria della società, la scarsa rilevanza dei due impianti rispetto agli stabilimenti della Metallurgica stabilimenti della Metallurgica: nel 1896, gli utili netti dei due stabilimenti ammontavano a 243,172 lire, a fronte delle circa 403.000 lire realizzate dalla Smi.[24] Nel terzo trimestre del 1899- primo trimestre d'esercizio da parte della Smi- da Limestre e Mammiano escono complessivamente 3.445 quintali di prodotti vendibili, a confronto dei 10.700 dello stabilimento di Livorno.
Benché gli impianti siano di dimensioni modeste la Metallurgica rafforza con quest'acquisizione la sua posizione a livello nazionale. Negli anni successivi, poi, la produzione dei due stabilimenti è in crescita, e si riduce, pur rimanendo considerevole, il divario con l'impianto di Livorno. Lì, nel 1901, si producevano 9.380 tonnellate di materiali in rame e sue leghe, a fronte delle 1.479 prodotte sulla montagna.[25] Negli anni successivi il valore del prodotto di Limestre e Mammiano acquista un peso percentuale maggiore sulla produzione complessiva dell'azienda.[26] A Limestre, in questi stessi anni, inizia la lavorazione di *bandelle* per la preparazione di bossoli e proiettili, su commissione del regio esercito.
Nel 1909 il Ministero della Guerra, nella persona del Ministro Spingardi, nell'ambito di una politica d'incremento della disponibilità di munizioni per l'esercito, decide d'affidare all'industria privata, per un periodo di dieci anni, la produzione di 450.000.000 pezzi di componenti di munizioni per pistole, fucili e moschetti modello 91, su un totale di 546.000.000 ritenuti necessari.[27] Il 15 maggio giunge a San Marcello la notizia della definitiva assegnazione alla Metallurgica di quest'importante commessa., che prevede la produzione di componenti per cartucce e pallottole, da inviare per l'assemblaggio al Proiettificio militare di Bologna, per pistole, fucili e moschetti modello 91, che sovrintenderà alla buona esecuzione dei pezzi.[28]

Gli Orlando alla Smi

Nel 1902, a ricoprire la carica d'amministratore delegato viene nominato Luigi Orlando, allora direttore dello stabilimento di Livorno[29]. Chiamato a gestire una situazione gravemente compromessa- la società attraversa una nuova crisi, tanto che si parla di un'eventuale liquidazione, egli riesce nell'impresa di rilanciare la Società, portandola nell'orbita del suo gruppo di famiglia, e il primo decennio del '900 vede la Metallurgica in condizioni di relativa stabilità.
Luigi è il sesto figlio dell'omonimo Luigi, che nel 1849, aveva lasciato Palermo per sfuggire alla repressione borbonica, e si era trasferito a Genova insieme ai fratelli. Qui gli Orlando avevano aperto un'officina per la produzione di oggetti metallici vari, da letti d'ottone a macchinari. Nel 1854 l'armatore Rubattino affidava loro la riparazione delle proprie navi. Nel 1859, Luigi diveniva direttore dello stabilimento Ansaldo di Sampierdarena, impegnato nella costruzione di carrozze ferroviarie e motori per nave.[30] ; e nel 1866 otteneva in affitto dal governo il cantiere navale San Rocco di Livorno.[31]
Gli Orlando, tramite Giuseppe, primogenito di Luigi e presidente della società Cantieri Orlando, entrano anche

nella siderurgia, industria come la cantieristica largamente protetta e sovvenzionata dallo stato. Giuseppe è azionista della Società degli Altiforni, Acciaierie e Fonderie Terni, e tra il 1904 e il 1909 è protagonista della combinazione Terni-Elba-Ilva, mentre procede all'impianto a La Spezia, in collaborazione con la Vickers, di uno stabilimento meccanico per la costruzione di cannoni, torrette, pezzi d'artiglieria. Anche la Metallurgica è legata al trust siderurgico: nel 1904 si era costituita l'Odero-Terni-Orlando, e Michele Odero, già nel consiglio d'amministrazione della Terni, entra anche in quello della Smi.[32]

La famiglia si crea una rete d'importanti amicizie, da Garibaldi al conterraneo Crispi, all'ammiraglio Benedetto Brin, deputato del secondo collegio di Livorno, che ne favoriscono l'ascesa economica. E' presente anche direttamente in politica, con i due dei fratelli di Paolo: Rosolino è sindaco di Livorno dal 1895 al 1897, e di nuovo dal 1914 al 1920; Salvatore è deputato dal 1904, per i diciotto anni, del collegio di Livorno, e nel 1921 è nominato senatore del Regno.

Grazie a queste buone relazioni Luigi Orlando, nel 1910, procura alla Metallurgica, che già prepara negli stabilimenti di Livorno e Limestre bandelle per munizioni per il proiettificio militare di Bologna, l'importante commessa per la produzione di pezzi di munizioni per l'esercito e la marina italiani.

Le occasioni d'impiego per la popolazione crescono immediatamente, poiché a Limestre, fin dal giugno 1910, inizia la lavorazione dei primi pezzi. Altre possibilità d'occupazione offrono i lavori di costruzione del nuovo stabilimento, che aprirà nel luglio 1911, e delle case operaie. Gli uomini sono impegnati per i lavori di sterro e come manovali, mentre nel trasporto dei materiali da costruzione sono impiegati donne e giovanissimi di Bardalone e dei paesi vicini.[33]

Già quell'anno la produzione degli stabilimenti della montagna pistoiese mostra un discreto aumento. Inoltre, è da notare che, probabilmente, i prodotti di Limestre e Mammiano erano più pregiati, dal momento il valore unitario della loro produzione, che è di lire 2.153,51 per tonnellata, è superiore a quello del materiale che esce da Livorno, il cui valore di 1.920, 88 lire.[34]

Addetti e produzione degli stabilimenti di Limestre e Mammiano e produzione complessiva dell'azienda

Anni	Addetti di Mammiano e Limestre		Produzione di Limestre e Mammiano (in lire)	Produzione totale Smi (in lire)	Produzione nazionale (in lire)
	Uomini	Donne			
1891*	38	22 (1892)	533.298	5.307.808 (Livorno)	11.216.143
1893	38	28 (a)	833.700	4.449.851 (Livorno)	11.913.237
1898	242	2	2.031.500	9.238.679	22.455.283
1901	242	50	3.385.600	11.732.200 (b)	21.609.658
1904	350 (f)	30-40	3.240.000	17.980.000	22.482.755
1909	400 (uomini e donne)			20.177.500 (c)	39.960.520
1912	766	329	16.845.550	45.050.335	65.126.399

* Mammiano è ancora adibito a ferriera.

Fonte: salvo diversa indicazione, MAIC, Direzione Generale dell'Agricoltura, Ispettorato Delle Miniere, "Rivista del Servizio Minerario", Roma, Tipografia nazionale di G.Bertero, ad annos. I dati riportati sono tratti dalla tavola *Prodotti delle officine metallurgiche e mineralurgiche distinti per qualità di prodotti e per distretti minerari, Rame e sue leghe,* facente parte della Relazione Generale, e dalle pagine dedicate al Distretto minerario di Firenze. Negli anni 1898, e 1901non sono comprese le produzioni della fabbrica di chiodi, viti e bottoni, annessa alla fonderia di Limestre, e le donne che vi lavorano.

a) Nella fabbrica di spilli annessa allo stabilimento di Limestre, cfr. *Notizie industriali sulla provincia di Firenze*, 1893, cit., p. 37.

b) E' il valore della produzione, relativamente a lavorati in rame, ottone ed altre leghe, degli stabilimenti di Limestre, Mammiano e Livorno. E' stato escluso il rame affinato, in quanto non disponibile un dato nazionale paragonabile.

c) Produzione di Limestre, Mammiano, Livorno e Donnaz (officine valdostane della Smi). Non viene considerato il rame in pani, poiché non esiste un dato nazionale raffrontabile del valore di tale produzione. La produzione di Limestre e Mammiano non è distinta da quella di Livorno. A Limestre, unico stabilimento toscano impegnato in queste lavorazioni, si sono prodotte 290 tonnellate di "mercerie in rame ed ottone, per un valore di 702500 lire.

Nel 1911 negli stabilimenti della Metallurgica vengono prodotte 8.869.251 parti di cartucce; l'anno successivo il loro numero balza a 64.615.860.[35] Lo stabilimento, alla sua apertura, dispone solamente delle officine *Attrezzamento* e *Calibri,* e d'alcuni capannoni; ma, già nel corso del primo anno d'attività, vengono costruiti quattro nuovi edifici per il caricamento delle cartucce e un locale per il lavaggio dei bossoli.
La lavorazione procede sempre più spedita: tra l'agosto 1911 e il gennaio 1912, viene consegnato il primo lotto di componenti di munizioni, corrispondente a 13 milioni di pezzi, nel luglio il secondo lotto, 32 milioni di pezzi. Orlando, tuttavia, riteneva che la fabbrica, costruendo solo parti di munizioni, non avrebbe avuto un grande futuro, e che essa
Sarebbe intisichita appena cessati i bisogni straordinari del momento, dovuti a condizioni precarie della guerra e delle attuali complicazioni diplomatiche e politiche, e condannate ad attendere nel futuro, in tempi normali, le briciole, gli spizzichi di commissioni per parti di cartuccie [sic], che il Governo nostro avrebbe potuto affidarle, dopo aver provveduto à suoi stabilimenti.[36]
La possibilità d'assemblare una parte delle cartucce viene accordata, e l'azienda procede all'acquisto di nuovi macchinari di fabbricazione tedesca per la preparazione delle munizioni, con una potenzialità produttiva giornaliera di 100.000 cartucce da fucile e di 2500-3000 bossoli da cannone[37]. Nel 1914 nell'impianto si svolge il ciclo completo per la lavorazione di munizioni, "dalla fusione delle leghe con rame, zinco, nickel, alluminio, ecc., al laminaggio delle leghe stesse, alla produzione di parti di munizioni ed al caricamento di esse".[38] Nel corso del primo conflitto mondiale, poi, l'azienda livornese è la principale fornitrice di munizioni per armi leggere e semileggere (pistole, fucili, moschetti e mitragliatrici), e di bossoli da cannone, e la principale produttrice di metalli (ottone, bronzo e maillechort) per munizioni.[39]
L'apertura di Campo Tizzoro ha effetti positivi sull'economia della montagna: s'impiantano nuove attività industriali, e ampliano i loro affari quelle già esistenti. A San Marcello, la ditta Fratelli Filippini aumenta la propria produzione, per rispondere alla richiesta di cartone per le scatole d'imballaggio per le munizioni;[40] Direttamente legata alle esigenze della Metallurgica è la nascita delle prime ditte di autotrasporti, mentre la sua presenza alimenta un florido mercato del rame, che assume talvolta forme illegali, poiché dagli stabilimenti della Società metallurgica escono discrete quantità di rame, nonostante i controlli esercitati sui lavoratori e sulle lavoratrici.
Ben presto, Luigi Orlando costruisce un suo piccolo impero sull'Appennino toscano, a cavallo delle province di Pistoia e Lucca, dove oltre che con gli stabilimenti Società metallurgica,(ai quali nel 1916 si aggiungerà quello di Fornaci di Barga, nella media valle del Serchio), è presente con le centrali della Società Ligure Toscana d'elettricità e della Società Forze idrauliche dell'Appennino Centrale. La prima costruisce, tra il 1910 e il 1912, un notevole impianto idroelettrico a Fabbriche di Casabasciana, nei pressi di Bagni di Lucca, poco sopra la confluenza della Lima nel Serchio.[41] La Società Forze idrauliche dell'Appennino Centrale, nata nel 1912, costruisce sulla montagna pistoiese, tra il 1912 e il 1924, le centrali di Piteccio, Livogni e Riofreddo, e ottiene, nel 1931, il contratto d'appalto per l'illuminazione pubblica in tutto il Comune di San Marcello.[42] Nel 1915 si costituisce a Livorno la società Ferrovie Alto Pistoiese, per la costruzione e l'esercizio di una ferrovia tra la stazione di Pracchia a Mammiano, che congiunga i tre stabilimenti della Metallurgica con le principali frazioni del comune di San Marcello. La Smi è la principale azionista della nuova società, insieme alla Ligure Toscana di elettricità e alla Cartiera della Lima; Luigi Orlando ne viene eletto presidente. La ferrovia entrerà in funzione solo nel 1926, mentre i lavori di costruzione iniziano nel 1919. Strettissimi sono i legami tra le due società, e non solo sul terreno finanziario (la Smi interviene più volte a sostegno della nuova società): tra il 1919 e il 1922 la Metallurgica ricorre alla Fap per far assumere i suoi dipendenti rimasti senza lavoro.[43]
Durante il primo conflitto mondiale, come indotto della Smi, e successivamente per i lavori di costruzione della ferrovia, nascono in zona numerose officine meccaniche di medie e piccole dimensioni. La loro prosperità dipende strettamente dal buon andamento delle industrie maggiori- Smi, Cartiera, Fap. Del resto, ad aprirle sono spesso proprio ex-dipendenti Smi. Questi hanno acquisito in fabbrica la loro professionalità (meccanici, tornitori, elettricisti, disegnatori), dal momento che manutenzione delle macchine e riparazioni si fanno in fabbrica, e qui si costruiscono anche piccole e meno piccoli macchinari La Smi tra le due guerre introduce veri e propri corsi di formazione per i suoi lavoratori, e dagli anni Trenta una scuola professionale per i figli dei dipendenti.
La presenza dell'azienda muta anche la distribuzione e la conduzione della proprietà terriera. La Smi compie numerosi acquisti per la costruzione e l'ampliamento dello stabilimento, tra il 1911 e il 1918, nella zona di Campo Tizzoro, dove prevalevano piccoli e medi proprietari. I suoi possedimenti terrieri raggiungono un'estensione supe-

riore ai cento ettari, e si collocano anche al di fuori del nucleo degli stabilimenti e dell'abitato.[44] Negli anni successivi l'azienda acquista ancora terreni, alcuni destinati all'ampliamento dello stabilimento e alle prove di *sparo* delle munizioni prodotte, alcuni alla costruzione dei due villaggi "operai" di Limestre e Campo Tizzoro, alle scuole e agli impianti sportivi, altri, infine, vanno a costituire, negli anni Trenta, l'azienda agraria, dell'estensione di circa 1.000 ettari e collocata tra Limestre, Gavinana e il Passo dell'Oppio.[45]

La manodopera

Della lunga vicenda della Società metallurgica sulla montagna pistoiese, due aspetti ci hanno particolarmente colpito: il progressivo riorganizzarsi della vita economica, sociale e politica della zona, intorno alla fabbrica e secondo i suoi ritmi e i suoi codici, e la considerevole quantità di donne impegnate nei suoi stabilimenti, in particolare in quelli di Limestre e Campo Tizzoro, con una continuità e una specificità di funzioni, che istituzionalizza la loro presenza oltre i periodi di maggiore occupazione, corrispondenti ai due conflitti mondiali.
I livelli d'occupazione negli stabilimenti di Limestre e Mammiano crescono, sia pure in maniera contenuta nei primi anni del 900, fino a raggiungere le 400 unità nel 1904, superando la Cartiera Cini, che, negli stessi anni, contava circa 360 dipendenti.[46] Un nuovo e assai più rilevante balzo si ha nel 1911, con l'arrivo della grande commessa dell'esercito, e con la conseguente apertura dell'impianto di Campo Tizzoro. In quell'anno, la "Rivista del servizio minerario" assegnava ai tre stabilimenti 989 addetti. Per dare un'idea dell'importanza che le fabbriche Smi vanno assumendo come fonte di lavoro per la popolazione della zona, notiamo che una tale cifra è pari al 17,8 % della popolazione allora presente nel comune di San Marcello, d'età superiore a sei anni.[47]
La presenza di così grandi impianti industriali modifica profondamente l'assetto demografico del comune di San Marcello. La popolazione tende a concentrarsi nelle località più vicine alle fabbriche, intorno alle quali nascono paesi la cui esistenza, in quanto entità economiche e sociali, è interamente dipendente dall'attività industriale, e nei quali la maggioranza della popolazione è costituita da operai. I due stabilimenti attingono la manodopera essenzialmente dai paesi vicini, anche se alcune località di nascita indicate sui libri matricola del personale ci autorizzano a pensare che la trasformazione degli impianti dalla lavorazione del ferro a quella del rame, così come l'introduzione di nuove produzioni, abbia comportato l'arrivo di lavoratori forestieri (soprattutto da Livorno e dalla Val Trompia, in provincia di Brescia).[48]
Per quanto riguarda Mammiano i primi lavoratori provenivano dalla medesima frazione, da San Marcello, da Piteglio e dalla sua frazione Popiglio, che nel 1920 verrà collegata a Mammiano con un famoso *ponte sospeso*, e dalla vicina comunità di Cutigliano. Tutte località, queste, che già un censimento del 1811 indicava come caratterizzata dalla presenza di *ferrazzuoli* - operai impegnati nella lavorazione del ferro.[49] Le frazioni di Lizzano e Spignana, per quanto vicine all'impianto, danno uno scarso contributo, essendo la loro economia ancora legata all'agricoltura e alla pastorizia, e non inserita nel circuito d'attività esterne; prevalgono i poderi a mezzadria, e boschi e pascoli condotti in economia, che forniscono occasioni di lavoro, al di fuori del fondo, ai membri esuberanti delle famiglie contadini e favoriscono una certa presenza di braccianti agricoli, piuttosto rari altrove.
La manodopera dello stabilimento di Limestre proveniva da San Marcello, dalla frazione di Gavinana, e dalle campagne circostanti. Limestre era una piccola frazione rurale, caratterizzata dalla presenza di due consistenti possessi terrieri appoderati: quello dei Turri, e quello della parrocchia di Gavinana. Qui il centro abitato nasce con lo sviluppo della fabbrica, con la costruzione da parte della Smi, delle case operaie, dell'albergo e della scuola per i figli dei dipendenti. Del resto anche a Mammiano la Smi attua alcuni interventi: il più rilevante è la trasformazione del vecchio *distendino* in case operaie.
La frazione di Campo Tizzoro consisteva allora di poche case, una ferriera ed alcuni fabbricati agricoli; vi erano anche due ghiacciaie che utilizzavano per i laghi le acque della Maresca e del torrente Occhiali. La località offriva molti vantaggi; primo fra tutti, la vicinanza ai due preesistenti stabilimenti del gruppo, che consentiva d'iniziare la produzione a fabbrica appena finita, senza aspettare l'impianto di una fonderia, che sarà impiantata solo vari mesi dopo l'apertura dello stabilimento. La zona era difficile da raggiungere per eventuali eserciti nemici, e protetta da bombardamenti dalle montagne che la circondavano; disponeva anche di buone erano le risorse idriche, e l'area scelta per lo stabilimento si trovava tra i torrenti Occhiali e Maresca, fornendo questo di buone risorse idriche mentre la relativa vicinanza alla ferrovia Porrettana rendeva non troppo difficili le comunicazioni con la pianura.

Ampia la disponibilità di manodopera, in quanto Campo Tizzoro era prossima ad alcune delle più popolose frazioni del comune, mentre il relativo isolamento della zona faceva sperare in una discreta docilità della manodopera, a fronte di un quadro nazionale, nel quale i metallurgici si presentavano come una delle categorie più agguerrite della classe operaia.[50]

La maggioranza degli addetti e delle addette proviene da Bardalone, Pontepetri e Maresca, paesi caratterizzati ancora da forte emigrazione. Maresca è la frazione del comune di S. Marcello a più alta concentrazione di boscaioli e carbonai; qui, come nella vicina Gavinana, la proprietà della terra è molto frazionata, così come lo è quella dei boschi, dei quali, peraltro, un'estesa superficie, la foresta del Teso, appartiene al demanio statale. Numerose giovani donne provengono anche dalle più vicine frazioni del comune di Piteglio, Prataccio e Prunetta, raggiungibili scavalcando la montagna alle spalle dello stabilimento. Lavoratori e lavoratrici arrivano anche da Pracchia e da altre frazioni montane del comune di Pistoia. Operai di mestiere, capisquadra, sorveglianti, impiegati tecnici ed amministrativi, sono più difficilmente reperibili in loco; così un buon numero di loro è trasferito dagli altri stabilimenti del gruppo. Lavoratori esperti nella preparazione di munizioni arrivano anche dal proiettificio militare di Bologna e dalle fabbriche d'armi del Bresciano.

Un vero e proprio centro operaio comincia a svilupparsi intorno alla fabbrica.[51] La Metallurgica apre una scuola per i figli dei propri dipendenti, e costruisce l'albergo Tripolitania, che funge da foresteria per gli ospiti dell'azienda ed abitazione per impiegati e funzionari scapoli. Si aprono l'ufficio postale, la farmacia e la stazione dei carabinieri, negozi e trattorie a prezzi economici, frequentate da quei dipendenti che possono permetterselo.

La nuova grande fabbrica non è estranea all'aumento della popolazione del comune di San Marcello, che passa da 6.460 unità, nel 1901, a 7.120 nel 1911.[52] I più alti indici d'incremento riguardano proprio le frazioni di Pontepetri e Bardalone, le più prossime a Campo Tizzoro. Significativo è l'incremento percentuale della popolazione presente, che passa da poco più dell'87 al 94,9%: fenomeno che possiamo collegare ad una diminuzione del flusso migratori, e che interessa San Marcello e Mammiano. A Bardatone e Pontepetri l'assenza d'alcune unità di popolazione è compensata dalle presenze "occasionali.[53] Anche il comune di Piteglio, che in qualche misura gravita nell'aria d'attrazione della Metallurgica, ha avuto un aumento, sia pure contenuto, da 4.260 a 4.627 unità; di queste l'84% risulta presente nel territorio comunale, con un leggero incremento rispetto all'81% di 10 anni prima.[54]

A fine maggio 1915 gli addetti nei tre stabilimenti Smi, secondo un rilevamento della Compagnia dei Carabinieri di Pistoia, sono 2.578; di questi, 2.028 lavorano a Campo Tizzoro, il maggior impianto, per numero di occupati, del circondario di Pistoia, 300 a Limestre e 250 a Mammiano.[55] Nel 1917 gli addetti allo stabilimento di Campo Tizzoro si aggirano, secondo Fondi, intorno a 3.750 unità.[56] A Limestre, il 28 febbraio dello stesso anno, lavorano 809 persone.[57] Nell'estate del 1918, infine, nei tre stabilimenti sono occupate 4.112 persone, oltre a un numero imprecisati di giornalieri.[58]

L'immagine proiettata all'esterno dal mondo della Metallurgica appare, ad un primo esame, quasi esclusivamente maschile: tale ce la rimandano i testi della politica, la vita dei partiti e dei sindacati; ma se scaviamo più a fondo, interrogando gli statuti delle società operaie, le pubblicazioni aziendali, la memorialistica individuale, riportiamo alla luce la presenza costante delle lavoratrici. Già nel 1892 a Limestre, le donne, quasi sempre giovani, sono il 25,8% della manodopera, e sono tutte occupate nella fabbrica di spilli, dove sono presenza esclusiva.[59]; negli anni successivi entreranno anche in fonderia, addette in particolare alla lavorazione dei fili metallici, grazie all'introduzione dei torni. Il ricorso a manodopera femminile diventerà ancora più rilevante con l'introduzione della preparazione delle munizioni: nel 1911 nei tre stabilimenti sono occupate 294 donne, vale a dire il 29,7% del totale di 989 unità.[60] Anche a Mammiano entrano, nel novembre 1911, le prime sei lavoratrici, e la presenza femminile permarrà nei decenni successivi, sia pure in percentuali di gran lunga inferiori a quelle degli altri stabilimenti.

La congiuntura bellica porta ad un considerevole aumento della presenza femminile. Già nel maggio del 1916, l'azienda occupa, nei suoi stabilimenti toscani, un numero estremamente alto di donne: circa 2.000, delle quali oltre 1.600 nella "fabbrica di Campo Tizzoro.[61] Nell'ottobre 1917, sono circa 250 le donne occupate nello stabilimento di Limestre.[62] Nell'estate 1918 le donne raggiungono, a Campo Tizzoro, il 44,7% del personale operaio e il 50% di quello impiegatizio, superando di gran lunga il 22% dell'industria bellica nazionale.[63]

L'ampio ricorso alle donne traeva origine, da una parte, dalla maggiore facilità con cui la società della montagna ne accettava la precarietà d'impiego e la retribuzione inferiore; dall'altra, dalla loro maggiore adattabilità a

lavorazioni che richiedevano particolare precisione e pazienza, come tutte le operazioni di collaudo e scelta delle componenti di munizioni.
Il peso rilevante che viene ad assumere nella produzione complessiva della Società la preparazione di munizioni, la quale presenta momenti d'intenso lavoro e periodi talvolta lunghi di stasi, provoca una forte discontinuità nei livelli d'attività. Di conseguenza, anche l'andamento dell'occupazione presenta forti oscillazioni, soprattutto nello stabilimento di Campo Tizzoro, più degli altri dipendente dalle commesse belliche. Nei primi decenni del '900, la popolazione maschile meno diseredata è disposta a rimanere in fabbrica a lungo solo se assegnata a lavorazioni di un certo livello, di specializzazione e di salario, mentre solo i più poveri sono disponibili ad entrare come generici. Solamente nei periodi in cui scarseggiano le alternative di lavoro migliori, in loco o nell'emigrazione, gli uomini premono sulla fabbrica e le donne sono viste come concorrenti. Si chiede che tornino a casa, come avviene alla fine del primo conflitto mondiale, e per tutti gli anni Venti, quando si riducono le prospettive occupazionali, a causa della sempre più accentuata decadenza dell'agricoltura montana e del mestiere di *macchiaiolo*, e delle politiche di controllo dell'emigrazione attuate da vari paesi esteri. La Smi viene incontro a queste pressioni, licenziando per prime le lavoratrici, e prime tra tutte le coniugate.
Le donne della montagna, legate ai propri paesi dall'assenza maschile, svolgevano un ruolo economico importante, sia come lavoratrici, sia come amministratrici delle risorse familiari. In agricoltura, la raccolta delle castagne e dei frutti del bosco è compito loro e dei bambini; alle donne sono affidati il pollaio e l'allevamento del baco da seta, diffuso soprattutto nelle località del bacino della Lima e nella bassa valle del Reno. Le contadine non sono escluse dalle maggiori fatiche, come la vangatura e la zappatura.[64]
La scarsità dei redditi che provenivano dall'agricoltura, e dalle attività ad essa connesse, richiedevano spesso un impegno extragricolo anche per le donne. Un'occupazione secolare delle donne della montagna era stata la filatura della canapa e del lino, a domicilio, o nei numerosi opifici; quest'attività, tuttavia, negli ultimi decenni dell'800 non aveva più, ormai, carattere industriale, e veniva esercitata esclusivamente per i bisogni familiari; nel Novecento conoscerà una grande espansione il ricamo. Tutti questi lavori sono, in genere, eseguiti per ditte e mercanti del piano, che li affidano e raccolgono tramite intermediari e soprattutto intermediarie locali. Le donne sono impegnate anche in attività estremamente faticose, come il lavoro nelle ghiacciaie, dove si occupano del trasferimento dei blocchi di ghiaccio negli edifici di conservazione. Alle donne è anche affidata la raccolta delle foglie di faggio e castagno, e il trasporto del ghiaccio ai carri, in ceste, portate sulla testa, che possono pesare fino a 40-50 chili.[65] L'impiego delle robuste donne delle montagne come facchine è largamente diffuso, e si ritrova nella costruzione dello stabilimento della Smi di Campo Tizzoro, nel 1910-1911, e in quella del Ponte sospeso sulla Lima, dieci anni dopo.[66]
Donne e bambini preparavano a domicilio portalampade e nastri per cartucciere, su commissione della Metallurgica. Giovani donne facevano le *portadesinari*: le madri di famiglia preparavano il pranzo per i familiari occupati nelle fabbriche della zona, e li affidavano a queste giovani, che li portavano, in grandi ceste caricate sulla testa, agli stabilimenti nell'ora della pausa per il pranzo. Numerose ragazze, talvolta addirittura bambine, lasciavano la montagna per impiegarsi come domestiche o bambinaie.
Queste attività davano rendimenti piuttosto esigui: nelle ghiacciaie il salario giornaliero difficilmente superava una lira.[67], mentre in Metallurgica, tra il 1904 e il 1907, le operaie adulte riscuotevano una lira e cinquanta, per una giornata di lavoro di dieci ore, per trecento giorni l'anno.[68] Durante Il primo conflitto mondiale il loro salario giornaliero era di due lire, che potevano arrivare a 2,50 col cottimo.
L'impiego nell'industria si presentava più conveniente per vari motivi. In primo luogo, la fabbrica offriva un salario maggiore; in secondo luogo, essa dava la possibilità di non lasciare il proprio paese, pur consentendo un'uscita fuori casa apprezzata dalle ragazze, per quanto la solidità della struttura familiare tradizionale, limitasse ancora fortemente gli spazi d'autonomia concessi alle giovani donne. Infine, per quanto la disciplina fosse indubbiamente rigida, i rapporti con i superiori erano più impersonali e meno oppressivi di quelli che s'instauravano di norma tra la *serva* e la famiglia presso la quale lavorava.
La presenza di operaie è consistente nella Cartiera della Lima; in questa località, nel 1911, è attivo un laboratorio per la stampatura artistica di scialli, carta e stoffe, diretto da Elena French Cini, dove lavorano esclusivamente donne.[69] Quasi esclusivamente femminile è il personale della fabbrica di bottoni per scarpe di San Marcello, e dello stabilimento per la fabbricazione di scatole di cartone, aperto nella medesima località nel 1892.
In Metallurgica le donne lavorano in trafileria, nella fabbrica di minuterie metalliche, ma sono addette anche a

lavori ben più pesanti: ai lavaggi e persino al taglio delle lastre; alla preparazione delle bandelle e al lavaggio dei proiettili Numerose sono le donne impegnate nella lavorazione di munizioni, un settore ad alta intensità di manodopera: sono, insieme ai ragazzi, la maggioranza degli addetti alla Cartucceria, il reparto dove si preparano cartucce e proiettili; interamente affidata alle donne è la misurazione dei calibri delle munizioni, e la loro scelta, per scartare quelle che presentano imperfezioni. Rilevante è, peraltro, anche la presenza femminile tra il personale impiegatizio, che raggiunge il 50% a Campo Tizzoro nel corso del primo conflitto mondiale, e che si manterrà rilevante anche nei decenni successivi.

Istruzione e vita quotidiana

Alla tradizione industriale è certamente legato anche l'alto tasso di alfabetizzazione: al censimento del 1911 il tasso medio, vale a dire la percentuale di coloro che sapevano leggere sulla popolazione d'età superiore a sei anni, del Comune di San Marcello era dell'82%, tra i più alti del Circondario di Pistoia, per il quale le cifre di riferimento erano 67, 72, 62[70].

Da rilevare anche una differenza assai bassa tra maschi e femmine: al medesimo censimento del 1911 erano alfabetizzati l'84% dei maschi e il 79% delle femmine, con una differenza di soli cinque punti, rispetto ai dieci del Circondario nel suo complesso. La forbice si allarga nel 1921, raggiungendo i sette punti di differenza; secondo i dati del censimento di quell'anno, erano in grado di leggere il 92% degli uomini e l'85% per cento delle donne, con un tasso medio dell'89%. Sono ancora tassi assai superiori a quello complessivo del circondario, che era 79 per gli uomini e 70 per le donne.[71]

L'alto tasso di alfabetizzazione aveva molteplici cause, e prima fra tutte la diffusa rete scolastica: molte frazioni del comune disponevano almeno delle prime due classi elementari, e nuove scuole verranno aperte a Bardalone e a Pontepetri, con l'entrata in funzione dello stabilimento di Campo Tizzoro, dove, come già a Limestre, la Metallurgica mette a disposizione dei figli dei dipendenti proprie scuole elementari. Un contributo rilevante dava, a nostro parere, anche "l'industria della villeggiatura" (San Marcello e Cutigliano già nell'800 erano località assai frequentate). Il buon livello d'alfabetizzazione femminile, derivante dal coinvolgimento delle donne nelle attività industriali e in quelle commerciali e alberghiere, e delle bambine nell'offerta scolastica, era anche una conseguenza dell'emigrazione maschile, che richiedeva alle donne gli strumenti per condurre piccoli affari e per tenere sia pur minimi rapporti con la burocrazia locale e statale.

Grazie alle testimonianze di-ex-dipendenti Smi dei due sessi (nati tra il 1894 e la metà degli anni Venti del 900), abbiamo potuto ricostruire non solo il mondo del lavoro della Metallurgica ma anche le relazioni sociali e familiari di lavoratori e lavoratrici della Smi.[72]

L'emigrazione aveva già determinato un rilievo particolare del ruolo materno, all'interno della famiglia, per esempio nelle scelte dell'occupazione a cui destinare figli e figlie; Nelle famiglie dei nostri testimoni, poi, è la madre che raccoglie i salari, lasciandone una parte al marito e ai figli maschi adulti per le loro spese; tra le due guerre, in alcune famiglie una piccola parte dello stipendio viene restituita anche alle ragazze. Per quanto riguarda le nuove coppie sempre più la scelta del coniuge è decisione autonoma dei giovani, e persino le ragazze si fidanzano più volte. Altro fenomeno rilevante è la diminuzione costante del tasso di natalità, a partire dagli anni Venti: nel 1921, nel comune di San Marcello, è del 30,1, mentre quello toscano è, nel quinquennio 1920-24, del 26,79; ma un tasso di natalità del 18,2 nel 1936, corrisponde ad una media regionale solo di poco inferiore, del 17,78 nel quinquennio 1935-39.[73]

Associazionismo e vita politica

In un buon numero di centri della montagna pistoiese, tra la fine dell'800 e gli inizi del 900, sono presenti società di mutuo soccorso tra i lavoratori. Le prime società del genere di cui si ha notizia sono quelle di Prunetta e di Popiglio, fondate entrambe nel 1877; praticavano l'assistenza ai soci, in caso d'invalidità e disoccupazione, e si prefiggevano di svolgere anche attività ricreative e d'istruzione.

Tradizione industriale, buon livello d'alfabetizzazione sono condizioni determinanti per la diffusione dell'associazionismo. Un ruolo importante sembra abbia svolto l'emigrazione, in particolare quella che trovava occupazione nell'edilizia e nell'industria, in Italia, Francia, Svizzera, mentre anche grazie ai villeggianti i montanini entrava-

no in contatto con le idee e le iniziative dei centri urbani.
Non a caso, nel 1891, la Società operaia di mutuo soccorso di San Marcello Pistoiese prende il nome da Alfredo Baccarini (1826-1890), democratico romagnolo, mazziniano di formazione, che era stato parlamentare e ministro della Pubblica Istruzione, e che per anni aveva trascorso la villeggiatura estiva tra San Marcello e Cutigliano, contribuendo alla diffusione del pensiero democratico nella zona. La Società si propone di "assicurare un sussidio ai soci impotenti al lavoro per causa di malattia"; tra i trentasei soci fondatori vi sono esercenti attività commerciali, artigiani, operai, impiegati e "braccianti". Essa ha un impianto tradizionale, con soci effettivi, onorari, benemeriti, ed elegge come primo presidente Giovanni Cosimo Cini; tuttavia, soci effettivi possono essere solo i lavoratori.[74] La politica è esplicitamente esclusa dalle sue attività; peraltro la sua ispirazione è piuttosto vicina alla sinistra moderata, come testimonia il nome scelto.
Agli inizi del '900 sono presenti società di m.s. a Crespole, nel comune di Piteglio, a Cutigliano, a Gavinana; altre n'esistono in alcuni paesi della Val di Reno, a Sambuca, a Valdibrana, a Sammommè e a Croce d'Oro. Le società operaie di Mammiano e Limestre sono controllate dall'azienda e dai direttori dei due stabilimenti, Luigi Douglas Scotti, a Mammiano, e Francesco Porta, a Limestre del resto già in carica all'arrivo di Orlando. I due direttori sono attivi nella vita politica cittadina, dove portano la "linea dell'azienda. Luigi Douglas Scotti e il figlio Vincenzo, funzionario nello stabilimento di Mammiano, siedono per anni nel consiglio comunale di San Marcello, con posizioni conservatrici.; sotto la guida di Luigi, alle elezioni comunali del 1901, si presenta una lista di "rinnovamento", alla quale andranno la maggioranza e il sindaco: tra i suoi candidati, un operaio dello stabilimento di Mammiano, Ferdinando Vannini.[75] Nel 1906 Francesco Porta è, per un breve periodo, sindaco *super partes*.
Alberto Chiappelli, presidente della sezione pistoiese dell'Opera dei Congressi, in una relazione sullo stato morale e materiale della popolazione del circondario di Pistoia, sostiene che nella montagna poco è penetrato "il dissidio funesto tra le classi", e negli stabilimenti della Società Metallurgica la moralità degli operai è alta, e forte è sui lavoratori l'influenza della religione, mentre il socialismo non ha ancora fatto proseliti tra loro.[76] In verità, proprio negli anni a cavallo tra '800 e '900, penetrano, sulla montagna pistoiese, le prime idee socialiste, veicolate probabilmente dagli operai emigrati. Come scrive nel 1901 l'ambasciatore italiano in Svizzera,
Il socialismo si è diffuso nelle classi lavoratrici, promuovendo la formazione di leghe di resistenza confederate fra loro; le stesse società operaie dette del Grutli, frequenti in tutta la Svizzera, sono divenute socialiste. L'operaio svizzero esercita pertanto sui compagni stranieri un'influenza di cui l'Italia, che ha qui un'emigrazione essenzialmente operaia, non può fare a meno di preoccuparsi.[77]
Come in altre zone periferiche della Toscana, anche sulla montagna pistoiese è il 1901 l'anno della prima affermazione dei socialisti fuori dai maggiori centri urbani. Due sono i gruppi di lavoratori su cui si concentra la loro propaganda: gli operai metallurgici e i macchiaioli. Tra l'estate e l'autunno 1901, compie vari giri di propaganda sulla montagna Giovanni Martini, "il socialista più autorevole e popolare di Pistoia".[78] L'attività di proselitismo incontra un certo successo, come dimostra la nascita, l'anno successivo, di una sezione socialista di San Marcello.[79] Il corrispondente dalla montagna dell'organo dei socialisti poistoiesi, "L'Avvenire", è un operaio dello stabilimento di Mammiano, ed articoli dedicati alle condizioni e all'insoddisfazione dei lavoratori, e persino delle lavoratrici, dei due stabilimenti compaiono con una certa frequenza sul giornale.
A Mammiano, i dipendenti della Metallurgica fondano, il 14 luglio 1904, un'associazione esplicitamente operaia, che, pur mantenendo il nome e le finalità del mutuo soccorso, intende portare avanti un indirizzo di classe: s'intitola a Giuseppe Garibaldi- e ad inaugurarla viene chiamato uno dei più popolari socialisti toscani, il poeta contadino Idalberto Targioni. In base all'articolo primo del suo Statuto, sono ammessi a far parte della nuova società "gli operai domiciliati a Mammiano"; esclusivamente gli operai dai 15 ai 50 anni, come precisa l'art. 6. Possono iscriversi anche i non domiciliati a Mammiano, purché lavorino nello stabilimento della Società Metallurgica Italiana".[80] La Società ha come scopo immediato l'assistenza ai soci colpiti da malattia o infortunio; per il futuro si propone " in caso di maggiori condizioni di floridezza" di costituire anche una cassa pensioni e prestiti per i soci.
Nel 1905 si festeggia per la prima volta a San Marcello la ricorrenza del 1° maggio. La festa inizia in sordina, e, al mattino, pochi sono gli operai che si astengono dal lavoro, ma durante la giornata il loro numero cresce, e il pomeriggio molti sono i lavoratori in piazza a festeggiare. In prima fila sono ancora i lavoratori di Mammiano, che nel marzo del 1907 costituiscono una Lega di Resistenza; nell'aprile di quello stesso anno nasce a San Marcello la Succursale della Camera del Lavoro di Pistoia, e, nel novembre si costituisce la Lega metallurgici, aderente alla Camera del Lavoro.[81] Il 1° maggio di quell'anno è festeggiato con una *bicchierata,* con interventi

dei dirigenti della CdL e della Lega Metallurgici.[82]
Anche le società di mutuo soccorso, a cominciare da quella di San Marcello, si avvicinano alle posizioni socialiste: la Baccarini promuove, insieme alla sezione socialista e alla Camera, promuovono l'ospitalità presso famiglie della montagna, dal 19 luglio al 10 ottobre del 1908, dei figli degli scioperanti del Parmense, durante la lunga vertenza tra l'estate e l'ottobre del 1908 oppone i salariati agricoli di quella zona agli agrari.[83]
L'avvio del nuovo stabilimento di Campo Tizzoro determina una crescita ulteriore della presenza socialista sulla montagna, grazie all'arrivo di personale da Pistoia, da Bologna e da Livorno, dove l'impianto di Torretta presentava un ben più vivace clima sindacale, tanto che nel giugno 1911 si reca a San Marcello, per tenere una conferenza su invito della Camera del Lavoro, un dirigente nazionale dell'importanza di Costantino Lazzari, La campagna elettorale per le politiche dell'autunno 1913 è, assai più vivace di quelle che l'hanno preceduta, come conseguenza del dell'introduzione, con legge dell'anno precedente del suffragio universale maschile.
Da allora la Metallurgica è luogo di politicizzazione e d'acculturazione, delle successive generazioni che entrano in fabbrica; all'interno dei suoi stabilimenti non solo nasce e si sviluppa il sindacato di categoria, ma anche i partiti di riferimento della classe operaia trovano in essi il loro punto di forza, e da essi traggono i loro dirigenti. Relativamente tranquilli durante il primo conflitto mondiale, i lavoratori della Smi esplodono alla fine del conflitto.Tra il 1919 e il 1920, dai moti del caroviveri all'occupazione delle fabbriche, la leadership dei metallurgici, tra il popolo della montagna, è indiscutibile. Nel 1920 il comune di San Marcello ha il suo primo sindaco socialista: Savonarola Signori, meccanico a Limestre e segretario della Commissione interna dello stabilimento.

La Società Metallurgica e la montagna

Negli anni tra le due guerre, la Smi introduce nuove lavorazioni negli stabilimenti della montagna: la preparazione di tondelli per monete, su commessa statale, e la produzione di materiale elettrico, mentre, più che altro per tenere occupato il personale nei momenti di scarsa richiesta di munizioni, si producono svariati utensili, dalle pentole agli scaldabagni. L'andamento dell'occupazione continua a dipendere essenzialmente dal settore bellico. Per la Metallurgica, che pure riceve ordini anche da stati esteri (Belgio, Ungheria, e, a fine anni Trenta anche Germania), i principali committenti restano di gran lunga l'esercito e la marina italiani, e l'azienda usa i suoi sempre rilevanti legami con personaggi politici, in questi anni il suo referente principale è Costanzo Ciano, per ottenere il maggior numero possibile di commesse.
Alla testa della società restano saldamente gli Orlando. Luigi viene nominato presidente nel 1918, mantenendo tale carica fino alla morte, avvenuta nel 1933. la presidenza passa al fratello senatore Paolo, e ad uno dei figli del defunto, Salvatore, è affidata la funzione d'Amministratore Delegato; il medesimo Salvatore, nel 1942, acquisirà la carica di presidente.
Così la Metallurgica sempre più diviene la maggiore risorsa occupazionale per la popolazione della montagna. Al tempo stesso, viene a costituire non solo il centro della vita economica della zona, ma anche di quella sociale e politica. La fabbrica non è solo, per la popolazione, la principale fonte di sussistenza; essa è anche occasione d'ascesa professionale e sociale, importante nodo della vita di relazioni, sede d'aggregazione e d'elaborazione politica, ambito nel quale si ridefiniscono i rapporti tra i sessi.
Gli Orlando, da parte loro, puntano decisamente a creare nella popolazione un forte legame con l'azienda. A questo scopo affiancano ad una gestione del personale segnata da una forte rigidità disciplinare e gerarchica, in particolare proprio nei confronti di donne e ragazzi, inesperti e spesso poco interessati ad acquisire esperienza per un mestiere che ritengono assolutamente transitorio, una politica di ricerca del consenso, attraverso istituzioni assistenziali, culturali e ricreative legate alla fabbrica e all'azienda. Abbiamo già ricordato le case operaie-nel 1911 ne viene costruito un primo lotto anche a Campo Tizzoro-. Altrettanto impegno è dedicato all'istruzione(dalle scuole elementari a Limstre ae a Mammiano, ai corsi di ricamo per le giovani operaie di Limestre, organizzati da Bherta Bollier, giovane moglie svizzera del direttore Francesco Porta, che era stata istitutrice dei figli di Luigi Orlando, all'asilo e alla scuola professionale, aperti a Campo Tizzoro tra le due guerre). Nei tre stabilimenti sono in funzioni spacci per i lavoratori, in cui si possono acquistare generi alimentari, ma anche prodotti per l'agricoltura, stoviglie tessuti. Intensa l'attività ricreativa: appena iniziata l'attività dello stabilimento, l'azienda promuove la nascita, tra il personale operaio della fabbrica, di un circolo, "Aurora dell'Appennino", che si propone di organizzare balli, feste campestri e attività sportive, e di una banda musicale. si costituisce il circo-

lo con l'intento di organizzare.Lui orlando è presidente onorario di entrambe le associazioni.[84]
L'intervento ricreativo/assistenziale raggiunge la massima espansione nella seconda parte degli anni Trenta del secolo scorso. A quel punto, si può davvero parlare di un paternalismo aziendale pervasivo, che regola la salute, l'istruzione, il tempo libero dei dipendenti. Si crea così un 'mondo operaio', che ha il suo punto di forza a Campo Tizzoro, vera e propria *one shop town*, ma che percorre la vita quotidiana di molti paesi della zona. Per quasi un secolo, la Metallurgica è per la montagna pistoiese la *fabbrica* per antonomasia, parte integrante dell'identità culturale della popolazione della zona; i suoi lavoratori si identificano con essa, e si vivono come protagonisti e coautori dei suoi successi. La frequente trasmissione dai padri ai figli del lavoro in Metallurgica rafforza nei dipendenti l'idea di un rapporto con la fabbrica, che lega reciprocamente dipendente ed azienda, e non solo il singolo individuo, ma anche familiari e discendenti.

Note

* Per una più ampia trattazione dei temi affrontati in questo contributo rimandiamo al nostro volume *L'industria in montagna. Uomini e donne al lavoro negli stabilimenti della Società Metallurgica Italiana,* Leo S. Olschki, Firenze, 2004.
[1]) L'atto di costituzione in Archivio Storico della Banca d'Italia (ASBI), *Liquidazioni*, Numero corda. 514, fasc. 1, bob. 131.
[2]) Cfr. Ministero d'Agricoltura Industria e Commercio (MAIC), Direzione generale della statistica (DGST), *Statistica Industriale,* fasc. XLIX, *Notizie sulle condizioni industriali della provincia di Pisa,* Roma, Tipografia nazionale G. Bertero, 1894, p. 25; e MAIC, Direzione Generale dell'Agricoltura (DGA), ("Annali di Agricoltura"), "Rivista del Servizio Minerario (RSM) per il 1886", Roma, Tipografia Eredi Botta, 1888.
[3]) I minerali utilizzati erano rame- in parte di prima fabbricazione, ottenuto da minerali e cementi nazionali ed esteri, tedeschi e svedesi soprattutto, in parte da rottami d'ottone-, zinco, nichel, stagno e piombo; cfr. MAIC, "RSM nel 1891", Roma, Tipografia Nazionale G. Bertero, 1893, *Relazione generale*, p. XL. Per l'estrazione del rame erano utilizzati forni costruiti secondo il nuovo metodo Mahnes, che consentiva di ridurre drasticamente il consumo dei carburante.
[4] Cfr. MAIC, DGST, *Statistica Industriale,* fasc. X, *Notizie sulle condizioni industriali della provincia di Livorno*, Roma, Tip. Eredi Botta, 1887, p. 26 Si producono: in rame rosso, tegole, lingotti, lamiere per fonderie e officine, focolari di locomotive, foglie per fodere, fili speciali per telegrafi e telefoni, tubi saldati e tubi senza saldature, ecc.; in ottone, foglie per foderare le navi, sbarre per chiodi e bulloni, fili, tubi per caldaie di locomotive, condensatori a superficie, tubi in ferro ed acciaio.
[5]) Cfr. MAIC, "RSM per il 1886", cit..
[6]) Cfr. MAIC, "RSM nel 1891", cit., Distretto di Firenze, p. 116.
[7]) Cfr. MAIC, "RSM nel 1891", cit., *Relazione generale*, tav. III, p. XL; Donnaz occupava 182 persone, e S.Giovanni al Teduccio 204.
[8]) L'acquisto viene ratificato dall'assemblea dei soci del 28 gennaio 1899; cfr ASBI, *Relazioni e Bilanci*, Nc. 506, bob. 110, SMI, *Relazioni, Bilancio e Risoluzioni. Assemblea del 28 gennaio 1899*.
[9]) Cfr. ASBI, *Liquidazioni*, Nc. 514, f. 1, Bob. 131.
[10]) Dagli stabilimenti della Società metallurgica usciva oltre la metà dell'intera produzione nazionale di rame; cfr. G. Mori, *L'industria toscana fra gli inizi del secolo e la guerra di Libia*, in *La Toscana nell'Italia Unita,* Firenze, Olschki, 1962, p. 262.
[11]) L'acquisto di Limestre e Mammiano da parte della Metallurgica è documentato in ASPt, Vecchio Catasto Terreni, Supplemento al Comune di San Marcello, tomo 35, p. 9.834, Voltura del 24 agosto 1899; cfr. M.T. Tosi, *La manifattura del ferro pistoiese dopo l'Unità*, in Istituto Storico della Resistenza di Pistoia, *L'industria del ferro nel territorio pistoies*e, a cura di R. Breschi, A. Mancini, M.T. Tosi, Prato, La Tipografica pratese, 1983, p. 59, nota 16. Nel prezzo di vendita di 585.000 lire erano corrisposte per il materiale industriale, 6000.000 per stabilimenti, terreni, forze idrauliche, e 480.000 per avviamento industriale e commerciale, relazioni clientela, contratti in corso, ecc.; la cifra rimanente corrispondeva al valore stimato per lo stock di materie prime e lavorate; cfr. SMI *Assemblea del 15 marzo 1900*, e *Assemblea Straordinaria del 22 agosto 1900, Relazione dei sindaci in dipendenza delle deliberazioni dell'Assemblea del 15 marzo 1900*, Genova, Stabilimento Fratelli Pagano, 1900.
[12]) Cfr. M.T. Tosi, *La manifattura del ferro pistoiese dopo l'Unità d'Italia*, cit., pp. 49-60. Le ferriere di Mammiano, dopo l'abolizione della Magona, erano passate ai banchieri Fenzi, e da questi cedute nel 1873 alla Società Italiana per l'Industria del Ferro (tra i fondatori della quale erano i Fenzi medesimi, cfr. A. Giuntini, *Soltanto per denaro. La vita gli affari la ricchezza di Emanuele Fenzi*, Firenze, Edizioni Polistampa, 2002), e, dopo il fallimento di questa alla neo-costituita, nel 1880 e con molti azionisti della precedente, Società Anonima delle Ferriere Italiane.
[13]) MAIC, DGST, *Notizie industriali sulla provincia di Firenze,* fasc. LV, Roma, Tipografia Nazionale G.Bertero, 1895, pp. 34-37
[14]) La produzione nazionale era, complessivamente di 5.977 tonnellate cfr. MAIC, "RSM nel 1891", cit., *Relazione Generale*, tav. V, *Prodotti delle officine metallurgiche e mineralurgiche distinti per qualità di prodotto*, p. XL.
[15]) Cfr. Camera di Commercio e Arti di Firenze, *Statistica industriale della provincia di Firenze*, Firenze, 1904, p. 20.
[16]) MAIC "RSM nel 1909", cit., *Distretto di Firenze*, p. 212, (il corsivo è nell'originale).
[17]) Cfr. *Mostra Campionaria delle Industrie Toscane durante lo stato di guerra*, Libro straordinario di "Il Lavoro nazionale", V, luglio-ottobre 1918, p. 28.
[18]) Testimonianza di Bruno Pagliai da noi raccolta (San Marcello Pistoiese, 1921), San Marcello Pistoiese, 23 ottobre 1991. Il padre Enrico, operaio a Limestre, era uno degli autisti, addetti alla guida di questi camion.
[19]) Cfr. Per la proposta della Società delle ferriere, R. Breschi, *Cicli imprenditoriali e permanenze storiche sul territorio della Montagna Pistoiese,* cit.; e, per il progetto del 1908, Deputazione Provinciale di Livorno, *Ferrovia Modena-Lucca*, Livorno, Tipografia Sardi, 1908.
[20]) Cfr. *La ferrovia Lucca-Modena per la vallata della Lima,* "La Montagna Pistoiese", II, n. 2, 15 gennaio 1911. La richiesta della nuova linea ferroviaria viene ancora da Livorno, e vede impegnato Luigi Orlando, all'epoca presidente dell'Associazione per lo sviluppo dell'industria e del commercio della Toscana; cfr. ASL, Archivi di famiglie e privati, *Carte Salvatore Orlando*, b. 28, fasc. 1, *Carteggio con la Camera di Commercio ed Arti di Livorno su argomenti diversi, 1903-1924, Lettera del presidente Ardisson a Salvatore Orlando, 8 ottobre 1912.*
[21]) In proposito, vedi A. Betti Carboncini, *Ferrovia Alto Pistoiese*, Cortona, Calosci, 1989, pp. 46-48.
[22]) Dal 1888 esiste una Società di mutuo soccorso tra i lavoratori dello Stabilimento. Vedi, in proposito, *Statuto regolamentare della Società di M.S. tra gli operai dello stabilimento metallurgico di Livorno*, Livorno, Tip. della Gazzetta Livornese, 1888; e U. Spadoni, *Capitalismo industriale e movimento operaio a Livorno e all'isola d'Elba (1880-1913*), Firenze, Olschki (URPT), 1979, pp. 27-28.
[23]) Cfr. SMI *Assemblea Straordinaria del 22 agosto 1900*, cit.
[24]) Cfr. *Ivi*.

25) Cfr. MAIC, "RSM nel 1901", Roma, Tipografia Nazionale G. Bertero e C., 1902, *Distretto di Firenze*, tav. V, p. 189. La produzione nazionale di rame e sue leghe, in pani e in lavorati, era stata in quell'anno di 9.639 tonnellate; cfr. *Ivi*, tav. VII, p. xcv.
26) Vedi Tabella, p....
27) Il fucile modello 91 era così chiamato perché si era inizialo a produrlo nel 1891. Per il progetto di Spingardi vedi: Museo di Storia del Risorgimento (MStR), *Carte Dallolio*, busta 3, fasc. 946, n. 1, *Relazioni sui provvedimenti di maggiore importanza attuati dal 14/V/1911 all'8/X/1914*.
28) Cfr. *Ultim'ora*, in "L'Appennino", II, n. 17, 15 maggio 1910; il giornale dà notizia dell'approvazione del contratto da parte del Consiglio di Stato, e della conseguente ratifica della Corte dei Conti. Il Contratto in MStR, Carte Dallolio, b. 3, fasc. 946, n. 1, p. 13, *Relazioni sui provvedimenti di maggiore importanza...*, cit.. Il generale Dallolio, titolare della Direzione Generale di Artiglieria e Genio, mostra grande fiducia nelle potenzialità dell'azienda, e scrive: "Lo stabilimento appositamente costruito dalla Società metallurgica italiana a Bardalone darà un grande aiuto all'esercito, specie in guerra, e potrà speriamo esportare anche all'estero i propri prodotti", *Ivi*, p. 73.
29) Tale è indicato nel volumetto *Liburni Civitas*- a cura di G. Targioni Tozzetti e A. Borsi, Livorno, Unione Poligrafica Livornese, MCMVI, p. 161. Su di lui vedi Bianca Flury Nencini, *Luigi Orlando e la Società Metallurgica italiana*, "Liburni Civitas", XV, 1942, pp. 177-204, e *25 anni di vita industriale del Gr.Uff. Ing. Luigi Orlando*, pubblicazione a cura del Comitato dei festeggiamenti al Gr. Uff. Ing. Luigi Orlando, Milano, 1927.
30) Su Luigi Orlando senior cfr. L'Italico (Primo Levi) *Luigi Orlando e i suoi Fratelli per la Patria e l'Industria Italiana. Note e documenti raccolti e pubblicati per voto del Municipio Livornese e a cura della Famiglia,* Roma, Forzani e C. Tipografi del Senato, 1898, Edizione anastatica, a cura di C. Luschi, pubblicata dall'Editrice Darsena Toscana, Livorno, 1991.
31) Sul Cantiere vedi, in particolare, V. Marchi, M. Cariello, *Cantiere Fratelli Orlando. 130 anni di storia dello stabilimento e delle sue costruzioni navali,* Livorno, Belforte Editore Librario, 1997, e U. Spadoni, *Capitalismo industriale e movimento operaio a Livorno*, cit., pp. 26-57 e 213-226.
32) Cfr. Ibidem, pp. 211-212.
33) Cfr. la corrispondenza da Bardalone su "L'Appennino" del 19 giugno 1910, II, n. 22.
34) Cfr. MAIC, "RSM nel 1911", Roma, Tipografia Nazionale G. Bertero e C., 1912, *Relazione generale*, tav. V, pp. xxxii-xxiixi.
35) I dati sono tratti da una pubblicazione aziendale della Società Metallurgica Italiana, *Lavorazione completa del rame e sue leghe del nickel e dell'alluminio negli stabilimenti di: Livorno, Fornaci di Barga, Bardalone Pistoiese, Limestre Pistoiese, Mammiano Pistoiese, Donnaz,* Milano, Ditta Antonio Berinzaghi, 1924, p. 148.
36) *Nel primo anniversario della fabbrica di Campotizzoro*, " La Montagna Pistoiese", III, n. 29, 28 luglio 1912.
37) Cfr. ASPt, Gabinetto Prefettura, b. 49, fasc. 704, sfasc. *Fabbrica di cartucce di Bardalone. Disposizioni per la vigilanza*, Capitano dei Regi Carabinieri di Pistoia al Prefetto di Firenze, 2 agosto 1915.
38) SMI, *Fabbrica di Munizioni di Bardalone Pistoiese*, Livorno, Stab. Tipo-litografico Fagiolini e C., 1914.
39) Cfr. *Mostra Campionaria delle Industrie Toscane,* cit.. L'elenco e la descrizione delle commesse assunte dalla Smi e dal Consorzio di produzione del rame, da questa presieduto, in Appendice a L. Savelli, *L'industria in montagna,* cit., pp. 450-456.
40) La ditta, in previsione dell'aumento della produzione, ha costruito, a San Marcello, un nuovo stabilimento, più grande del vecchio e con moderni macchinari; cfr. *Alla fabbrica di scatole*, "L'Appennino", II, n. 1, 9 gennaio 1910. Dal 1892 esisteva, sempre a San Marcello, e una piccola fabbrica per la produzione di bottoni per scarpe, anch'essa filiazione delle lavorazioni della Metallurgica e a prevalente occupazione femminile.
41) La Società nasce da "un incontro d'interessi fra i Cantieri Orlando, la cartiera della Lima e la Società Metallurgica Italiana "; cfr. G. Mori, *L'industria in Toscana fra gli inizi del secolo e la guerra di Libia*, in, *Studi di storia dell'industria*, Roma, Editori Riuniti, 1967. Luigi Orlando era anche tra i principali azionisti d'altre due società elettriche: la Società Toscana per le Imprese elettriche, fondata nel 1897, e la Società Mineraria ed Elettrica del Valdarno, costituitasi nel 1905.
42) Cfr. AStCSm (Archivio storico comunale di San Marcello Pistoiese), Protocolli delle deliberazioni del Consiglio, b. 19, fasc. *Deliberazioni del Consiglio comunale 1925-1931, proposta n. 46 del 1° agosto 1931.* Vedi anche P. Buongiovanni, *Pistoia artistica e industriale*, Pistoia, 1926; e Consiglio provinciale dell'economia corporativa, *La vita economica nella provincia di Pistoia negli anni 1929-30*, Pistoia, 1933.
43) In proposito L. Savelli,, *L'industria in montagna,* cit. pp. 241-245.
44) Cfr. R. Breschi M. Francini, *Il centro operaio di Campotizzoro (1910-1951)*, in, Comitato provinciale della Resistenza e della Lotta di Liberazione di Bologna, *Lotte sociali e lotta armata. La Resistenza nelle zone montane delle province di Modena, Bologna e Pistoia*, a cura di L. Casali, Bologna, 1980, p. 89.
45) Sull'azienda agraria di Limestre vedi *La Società Metallurgica Italiana nelle Opere Assistenziali. Anno XIX, Dicembre 1940*, Milano, Alfieri e Lenoix, Sullo scambio "terra- lavoro", cfr. L.Savelli, *L'industria in montagna*, cit., in particolare alle pp. 137- 138 e 383-390.
46) Sull'occupazione negli stabilimenti della Smi , vedi Tabella a p. ? . Le informazioni sulla Cartiera della Lima sono tratte da A. Chiappelli, presidente della sezione pistoiese dell'Opera dei Congressi, *Sullo stato delle manifatture nel circondario di Pistoia. Relazione della Seconda Sezione del gruppo dell'Opera dei Congres*si, in Carte Chiappelli, b. 56, foglio 10, s.d, conservate presso la Biblioteca Forteguerriana di Pistoia.
47) Non avendo a disposizione, nel censimento del 1911, i dati disaggregati per comune sulla consistenza della popolazione di età superiore a 12 anni, abbiamo ritenuto di confrontare il dato degli occupati con quello della popolazione presente di età superiore a 6 anni, che ci viene fornito nelle tavolo riguardanti l'alfabetismo, considerato per comune e sul totale della popolazione presente. Cfr. MAIC, Direzione Generale della Statistica, *Censimento della popolazione del Regno d'Italia al 10 giugno 1911,* Roma, Tipografia delle Mantellate, 1914, vol. III, tav. V, *L'alfabetismo della popolazione presente*
48) Sulle caratteristiche dei lavoratori degli stabilimenti di Limestre e Mammiano, tra fine 800 e inizi 900, vedi . L. Savelli, *L'industria in montagna,* cit., cap. I paragrafi 4-8.
49) Vedi *Registro Civico* del 1811, conservato in ASCSm, Documento n. 65., citato in P. Recati, *Andamento demografico e socio-professionale nel Comune di San Marcello Pistoiese nell'Otto e nel Novecento,* Tesi di Laurea, Facoltà di Magistero, Università di Firenze, AA 1985-86., pp. 61-81. Il Registro considera l'occupazione dei capo-famiglia d'entrambi i sessi.
50 L'Appennino", facendosi interprete delle aspirazioni della più dinamica borghesia ad un più intenso sviluppo industriale della montagna, pone in rilievo quel *coefficiente d'utilità* che caratterizza San Marcello (*L'emigrazione nella montagna pistoiese e l'avvenire di San Marcello*, "a. II, n. 1, 9 gennaio 191): " cioè l'esser composto di una popolazione stabile che se non del tutto attualmente, fra poco tempo potrà fornire un numero ragguardevole di operai e di operaie che formeranno, come ora, una gran famiglia, quieta, calma, non inquinata mai da elementi torbidi, legata da vincoli di affetto verso i superiori e che non sente gli allettamenti e i pervertimenti della vita cittadina, contentandosi di quella mercede che fin ora ha reso il paese in condizioni prospere se non si può dir assolutamente floride".
51) Cfr. *Nel primo anniversario della fabbrica di Campotizzoro*, "La Montagna Pistoiese", IV, n. 29, 27 settembre 1913.
52) Cfr. MAIC, *Censimento della popolazione del Regno d'Italia al 10 giugno 1911,* vol. II, cit., p. 144; e MAIC, *Censimento della popolazione del Regno d'Italia al 10 febbraio 1901*, vol. I, *Popolazione dei rispettivi comuni e frazioni*, Roma, Tipografia Nazionale G. Bertero e C., 1902, p. 155. Nel comune di San Marcello: dal 1871 al 1921 la popolazione residente aumenta del 64,75%, e quella presente dell'89,8%.
53) San Marcello lo scarto è di è di 61 unità; a Mammiano solo di otto. Cfr. MAIC, Direzione generale della Statistica, *Censimento generale della popolazione del Regno al 10 giugno 1911*, cit., 1912, vol. II, *Popolazione legale dei singoli Comuni del Regno*, p. 144. Nelle frazioni di Maresca e Gavinana la crescita di popolazione è stata piuttosto contenuta e forte è ancora lo scarto tra popolazione presente e residente, a danno della prima.
54)fr. Ivi, p. 144.

55) Cfr. ASPt, Gabinetto Prefettura, b. 49, fasc. 704, *Compagnia Regi Carabinieri al Sottoprefetto di Pistoia*, Pistoia 1 giugno 1915, *Elenco degli stabilimenti meccanici esistenti nel circondario di Pistoia*. Per un confronto: lo stabilimento ausiliario Officine S.Giorgio di Pistoia (materiali ferroviari e tranviari, carri per artiglieria ed autoambulanze) occupava 800 persone.

56) Cfr. M. Fondi, *Centri industriali della montagna pistoiese: Campotizzoro e Limestre*, Supplemento al vol. LXIII (1956) della "Rivista Geografica Italiana", Firenze, la Nuova Italia, 1957. Fondi non specifica né la fonte da cui ha tratto questo dato, né a che a quali mesi esso è riferito; ma riteniamo che i suoi dati debbano riferirsi ai primi mesi del 1917.

57) Nostra elaborazione dai libri matricola degli stabilimenti. In tutti gli impianti del gruppo erano occupati, in quell'anno, circa 12.000 operai; cfr. *25 anni di vita industriale del Gr. Uff. Ing. Luigi Orlando*, cit..

58) Archivio Centrale dello Stato, Ministero delle Armi e Munizioni, Comitato Centrale di Mobilitazione Industriale, b. 228, fasc. Firenze. *Maestranze stabilimenti ausiliari e assimilati*.

59) Cfr. MAIC, *Statistica Industriale*, fasc. LV, *Notizie industriali sulla provincia di Firenze,* pp. 34-37.

60) Cfr. MAIC," RSM nel 1911", cit., *Relazione Generale*, tav. V, pp. XXXII-XXXIII.

61) Cfr. Consiglio regionale per la mobilitazione industriale Italia Centrale e Sardegna, *Mano d'opera femminile*, Roma, maggio 1916. I Comitati regionali erano gli organismi periferici del Comitato centrale di mobilitazione industriale, preposto alla regolamentazione di produzione, approvvigionamenti e manodopera delle industrie d'interesse bellico.

62) Cfr. B. Flury Nencini, *Il lavoro femminile in un gruppo di stabilimenti della Toscan*a, in "Bollettino del Ccmi", n. 4, ottobre 1917, p. 118

63) Cfr. *Comunicato dell'Ufficio della Manodopera Femminile del Ministero Armi e Munizioni, Direzione Generale della Mobilitazione Industriale*, "Bollettino del Comitato Centrale di Mobilitazione Industriale", Supplemento, *Le donne d'Italia nell'industria di guerra*, Roma, 1918. Per le percentuali vedi Tabella p. ? .

64) Cfr. Giunta per l'Inchiesta Agraria, *Atti della Giunta per l'Inchiesta Agraria*, *La classe agricola nel Circondario di Pistoia,* cit., p. 667.

65) Sul lavoro delle donne nelle ghiacciaie vedi la testimonianza di Angiolina Bellomini, abitante a Le Piastre, in Val di Reno, raccolta alcuni anni fa, e pubblicata in Appendice ad ACAR (Acquedotto Consorziale Alto Reno), *L'acqua, il freddo, il tempo: la produzione del ghiaccio naturale nell'Alta Val di Reno,* Firenze, Alinea Editrice, 1987, pp. 146-147.

[66]) Vedi a questo proposito le testimonianze nel nostro volume, *L'industria in montagna*, in particolare alle pp. 69-73.
[67]) Cfr. A. Ottanelli, A. Ottanelli, *Storia di un territorio*, in, A.C.A.R., *L'acqua, il freddo, il tempo*, cit., pp. 11-65.
[68]) Gli operai maschi ricevono tra le due e le quattro lire; cfr. Camera di Commercio e Arti di Firenze, *Statistica industriale della provincia di Firenze*, Firenze 1904, e 1907, cit.
[69]) Cfr. Camera di Commercio e Industria di Firenze, *Relazione sulle condizioni industriali della provincia di Firenze fatta dalla Camera di Commercio di Firenze per il Ministero di Agricoltura Industria e Commercio*, Firenze 1911, p. 127. Elena French Cini era figlia di Bartolomeo, fratello di Giovanni Cosimo Cini. Di lei vedi il volumetto di memorie, inedito e pubblicato da A. Panaja, *Elena French Cini: dal borgo di S.Michele degli Scalzi al petit cenacle au nido di San Marcello Pistoiese,* Pisa, Edizioni ETS, 2000. Il borgo di S.Michele degli Scalzi è un quartiere allora periferico di Pisa, dove Elena aveva vissuto, tra l'infanzia e l'adolescenza.
[70]) Cfr. *Censimento della popolazione del Regno d'Italia al 10 giugno 1911*, vol. III, Il tasso d'alfabetizzazione del comune di San Marcello era anche notevolmente più alto del 62% nazionale: 67% per i maschi e 52% per le femmine; cfr. *Ivi*, vol. VII, *Relazione*, cap. V, p. 78, tav. XLIV.
[71]) Buona era la percentuale di alfabeti anche nei comuni di Cutigliano, rispettivamente 85%, 89%, 82%, e Piteglio, rispettivamente, 86, 90, 82. Cfr. Presidenza del Consiglio dei Ministri, Istituto centrale di Statistica, *Censimento della popolazione del Regno d'Italia al 1° dicembre 1921*, Toscana, Roma, Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione dello Stato, 1927, s. VI, vol. VII, tav. XX, *Abitanti di età superiore a 6 anni che sapevano leggere nei singoli Comuni, nei Circondari, nelle Provincie, nelle Zone Agricole e nella Regione,* Provincia di Firenze, pp. 202-204. Come già nel 1911, la situazione del comune di San Marcello va ben oltre la media nazionale, che era del 72%: 69% per le femmine, e 75% per i maschi; cfr. *Ivi*, vol. XIX, *Relazione generale*, cap. VIII, *Alfabetismo*, p. 221.
[72]) Vedi, in particolare, il cap. IV del nostro già citato volume.
[73]) I dati sul comune di San Marcello sono stati elaborati da P. Recati, per la sua tesi di laurea, sulla base delle tavole di P. Bandettini in *La popolazione della Toscana dal 1810 al 1959*, Camera di Commercio Industria e Agricoltura, Scuola di statistica dell'Università di Firenze, 1961, p. 337. Le medie regionali sono quelle elaborate da M. Breschi, *La popolazione della Toscana dal 1640 al 1940: un'ipotesi di ricostruzione,* Firenze, Università degli Studi, Dipartimento di Statistica, 1990, tab. V, p. 282.
[74]) Dal 1885 esisteva a San Marcello una Società di Mutuo soccorso fra gli operai; cfr. G. Aschieri, *La Società Operaia di San Marcello*, Firenze,

Tipografia Giuntina, 1987.
75) Cfr. Archivio di Stato di Pistoia (ASPt), Gabinetto Prefettura, b. 34, fasc. 500, Regi Carabinieri, Tenenza di Pistoia, al Sottoprefetto, *Informazioni sul conto del Vicepretore di San Marcello*, 26 agosto 1902.
76) Cfr. A.Chiappelli, *Sullo stato delle manifatture nel circondario di Pistoia*, cit..
77) Ministero Degli Affari Esteri, Commissariato dell'Emigrazione, *Emigrazione e Colonie. Raccolta dei rapporti dei RR. Agenti Diplomatici e Consolari*, vol. I, *Europa*, parte II, *L'emigrazione e le colonie italiane in Svizzera. Rapporto del Comm. L. Silvestri, ministro a Berna (novembre 1901)*, Roma, Tipografia Nazionale G. Bertero e C., 1903- 190?, p. 12.
78) ASPt, Gabinetto Prefettura, b. 34, fasc. 510, *Partiti Sovversivi, Il Sottoprefetto al Prefetto*, 20 novembre 1901, *Azione del partito socialista pistoiese*. Vedi anche: *Corrispondenze. Da Cutigliano*, "L'Avvenire", II, n. 32, 10 agosto 1902. Martini ha tenuto due comizi a Cutigliano, e altrettanti a San Marcello. A Pistoia si era costituita, nell'agosto, la Camera del Lavoro ed aveva iniziato le pubblicazioni il settimanale socialista "L'Avvenire", diretto dallo stesso Martini
79) Cfr. *Da San Marcello*, "L'Avvenire", II, n. 36, 17 settembre 1902.
80)*Statuto della Società di mutuo soccorso tra gli operai residenti in Mammiano*, cit., p. 1.
81) Cfr. "L'Avvenire", VII, n. 43, 3 novembre 1907.
82) Cfr. Ibidem, VIII, n. 19, 10 maggio 1908, Corrispondenza da San Marcello.
83)Cfr. *I bimbi del Parmense a San Marcello*, "L'Avvenire", n. 30., 25 luglio 1908.
84) Cfr. La Montagna Pistoiese", II., n. 49, 19 novembre 1911. La nuova filarmonica è presieduta da Riccardo Garetti, ex-direttore amministrativo di Limestre, trasferito con la stessa carica a Campo Tizzoro. Nel Consiglio direttivo siedono Francesco Porta e Luigi Douglas Scotti, chiamato come direttore a Campo Tizzoro, mentre suo figlio Vincenzo gli è subentrato nello stabilimento di Mammiano; cfr. Ivi, a. "III, n. 4, 21 gennaio 1912, e n. 25, 23 giugno 1912.

Biografie relatori

Simone Fagioli

Nato a Pistoia nel 1967. Ricercatore indipendente. Collabora con enti pubblici e privati per ricerche di storia contemporanea, in particolare sui temi della nascita e sviluppo dell'industria, i processi produttivi preindustriali, fascismo e resistenza. Tra le sue pubblicazioni si segnalano: *Ferdinando Mei: un carbonaio imprenditore di Orsigna fra '800 e '900*, in *Farestoria*, Rivista semestrale dell'Istituto Storico Provinciale della Resistenza di Pistoia, anno IX (1990), n. 14; *Un eroe perturbante nel mondo dei carbonai. Un'analisi strutturale del mito di Ciapino Ciampi*, in *QF*, Periodico dell'Istituto Storico Provinciale della Resistenza di Pistoia, Nuova serie n. 4, novembre - dicembre 1999; *Ebrei e leggi antiebraiche nel comune di San Marcello Pistoiese (1938-1945)*, in *QF*, Periodico dell'Istituto Storico Provinciale della Resistenza di Pistoia, Nuova serie, anno IV, n. 5, ottobre-dicembre 2002.

Fiorenzo Mornati

Nato nel 1957, laureato in economia politica alla Bocconi, dottore di ricerca in storia delle dottrine economiche all'Università di Firenze, già assistant de recherche al Centre Walras-Pareto dell'Università di Losanna, è ricercatore al Dipartimento di economia politica dell'Università di Torino. Il suo progetto di ricerca è la biografia di Vilfredo Pareto: tra le varie pubblicazioni, vi sono gli ultimi due volumi (il 31° ed il 32°) delle *Oeuvres Complètes* di Pareto, pubblicate dall'editore Droz di Ginevra sotto la direzione di Giovanni Busino.

Alessandro Volpi

Docente di storia contemporanea presso la Facoltà di Scienze politiche dell'Università di Pisa. Si occupa di tematiche relative alla storia economica italiana dell'Ottocento e del Novecento. Tra le sue pubblicazioni *Banchieri e mercato finanziario in Toscana*, Firenze, Olschki, 1997, *Breve storia del mercato finanziario italiano dal 1861 ad oggi*, Roma, Carocci, 2003, *Ritardo, Crisi, Declino: Storia e cronache delle difficoltà economiche italian*e, Pisa, Plus, 2004.

Angelo Nesti

Ricercatore a contratto presso l'Università di Siena in Arezzo. Si è occupato di storia dell'industria tra il XVIII ed il XIX secolo ed attualmente svolge ricerche relative ai rapporti tra ambiente ed industrie durante l'età moderna. E' membro dell'Associazione Italiana per Patrimonio Archeologico Industriale e membro del comitato di redazione della rivista "Ricerche Storiche". Tra I sue pubblicazioni recenti: *La siderurgia toscana nel XVIII secolo* (Pisa, Felici, 2005); *La cartiera Cini de La Lima* (Firenze, Polistampa, 2005).

Gruppo Studi Alta Valle del Reno

E' un'associazione di volontariato culturale che fu fondata nel 1975. Da quella data pubblica la rivista semestrale "Nuèter-noialtri" che tratta di storia, tradizioni e ambiente dell'alta valle del Reno bolognese e pistoiese. Dal 1982, oltre alla rivista giunta oggi al suo 64° numero, abbiamo iniziato a pubblicare monografie, oggi collocati in cinque distinte collane editoriali, per un totale di circa 90 volumi fra grandi e piccoli. Sul tema di questo convegno il Gruppo di studi ha organizzato un apposito convegno della serie "Storia e ricerca sul campo fra Emilia e Toscana" che si tenne a Capugnano di Porretta Terme ed ebbe come titolo *"L'acqua e il fuoco. Storia dell'industria nella montagna fra Bologna. Modena e Pistoia"*. Anche in seguito l'interesse per la storia dell'industria è proseguito con varie ricerche e pubblicazioni, come "Un filo lungo cent'anni" sulla storia del centenario della filatura Papi di Silla (Gaggio Montano), sull'industria idroelettrica ed i bacini di Suviana e Pavana o sulla storia delle Officine Daldi e Matteucci di Porretta Terme ed ancora sulle ferriere della montagna bolognese. Ultimamente, in collaborazione con CISA (Centro Innovazione Sostenibilità Ambientale) stiamo conducendo una ricerca soprattutto negli archivi ENEL sui piccoli salti d'acqua, precedenti la nazionalizzazione dell'industria idroelettrica.

Andrea Giuntini

E' nato a Rimini 1955. Insegna Storia economica presso la Facoltà di Economia dell'Università di Modena e Reggio Emilia. Si occupa di storia delle infrastrutture e delle reti tecniche, in particolare ha lavorato a lungo sulla storia delle ferrovie. Ha pubblicato diversi lavori sulla storia economica della Toscana, tra cui *I giganti della montagna. Storia della ferrovia direttissima Bologna-Firenze (1845-1934),* Olschki Editore, Firenze 1984; *Nascita, sviluppo e tracollo della rete infrastrutturale*, in Storia d'Italia, Annali 15, *L'industria*, a cura di Franco Amatori, Duccio Bigazzi, Renato Giannetti e Luciano Segreto, Einaudi, Torino 1999; *Leopoldo e il treno. Le ferrovie nel Granducato di Toscana 1824-1861,* Edizioni Scientifiche Italiane, Napoli 1991; *Soltanto per denaro. La vita gli affari la ricchezza di Emanuele Fenzi negoziante banchiere fiorentino nel Granducato di Toscana (1784-1875)*, Edizioni Polistampa, Firenze 2002.

Giuseppe Guanci

Dopo una formazione artistica ha conseguito la laurea in Architettura presso l'Ateneo fiorentino ed il Master in "Conservazione gestione e valorizzazione del patrimonio industriale" presso l'Università di Padova. Ha scritto numerosi articoli sull'archeologia industriale e nel 2003 ha pubblicato il volume *La Briglia in Val di Bisenzio. Tre secoli di storia tra carta, rame e lana*. Nel 2004 ha fondato l'Associazione per lo Studio e la Valorizzazione dell'Archeologia Industriale Pratese (ASVAIP) di cui è Presidente, ed è membro del Consiglio Direttivo nazionale dell'AIPAI. Vive e lavora a Prato, svolgendo docenze sull'archeologia industriale ed occupandosi di censimenti e progettazione di aree industriali dismesse.

Laura Savelli

Ricercatrice universitaria presso il Dipartimento di Storia dell'Università di Pisa, e docente di Storia delle relazioni di genere presso la medesima università. Laureata a Pisa le sue prime ricerche sono relative allo studio della cultura e dell'ideologia socialista e alle forme della sua diffusione in Italia, tra fine 800 ed inizio 900, con particolare attenzione a forme e contenuti della divulgazione tra la popolazione delle campagne italiane dell'ideologia e del programma del partito Successivamente, ho concentrato il mio interesse sul "socialismo universitario"- l'insegnamento dei professori socialisti e l'attività dei loro allievi come intellettuali e propagandisti per il partito, che ebbe il suo periodo d'oro a cavallo tra 800 e 900. Negli anni successivi, partecipa a due progetti di ricostruzione della storia delle comunità ebraiche di Livorno e di Pisa., i cui risultati sono stati pubblicati nei volumi *Gli ebrei di Pisa (Secoli IX-XX),* Atti del Convegno internazionale Pisa, 3-4 ottobre 1994, a cura di M.Luzzzatti, Pacini Editore, Pisa, 1998, e *Gli ebrei di Livorno tra due censimenti (1841-1938). Memoria familiare e identità*, pp. -85, Michele Luzzatti, 1991. Gli interessi più recenti si sono rivolti alla storia di genere. In reazione a ciò a pubblicato *L'industria in montagna. Uomini e donne al lavoro negli stabilimenti della Società Metallurgica Italiana,* Leo S. Olschki, Firenze, 2004. Continua ad occuparsi del rapporto tra donne e lavoro nella società industriale, con particolare riguardo non solo alla destinazione occupazionale delle lavoratrici, ma anche al ruolo del lavoro nella costruzione dell'identità femminile In particolare è in stadio già avanzato una ricerca sulle lavoratrici delle comunicazioni, poste, telegrafi e telefoni.

Indice